

VOLVO 940 GRUPP H

Thomas Lennstrands potentia bygge



 **BILSPORT**

NR 6 2022

Pris 89:- inkl. moms, 9 EURO, Norge 109 NOK

Rally & Racing

FOKUS PÅ RALLY

NOTER MED FLODIN

Så gör Patrik och Göran

Quattrofabriken
Norrlandsveckan
Rallybåten
Karting-SM
RallyX

**EXTRA
MYCKET
LÄSNING**
76 sidor



Albinsson & Sjöberg



FOLKRACE

Festivalsommar



Midnattssolsrallyt 2022

SUPERTALANGERNA: BEGANOVIC OCH GRANFORS

VÄLKOMMEN TILL SVERIGES NYA OMP CENTER



Vi får leveranser från **OMP** och **Bell** varje vecka. **Minst en pall, faktiskt.** De mest populära proukterna har vi stående order på för att säkerställa att de finns i lager och det vi saknar på hyllan är väldigt sällan mer än tio dagar bort. Varför? Jo, för vi vet att **snabba leveranser är av prioritet** för våra kunder som handlar via hemsidan, och för att vi själva ska kunna sova gott på natten vill vi vara säkra på att det som efterfrågas inte är för långt bort.

Och **vilken lyx** sedan för kunderna som besöker oss i vårt showroom utanför Kristianstad! Här kan ni prova, **klämma och känna** på utrustning för att sedan kunna ta med sig vad man behöver direkt hem.



VÅR FAVORIT

HANDSKAR OMP FIRST-EVO

Extremt bekväm handske med utvändiga sömmar och en passform man vanligtvis bara får i de högre prisklasserna. Bra grepp och snygg design i många olika färger.



STORSÄLJARE

OVERALL OMP FIRST EVO

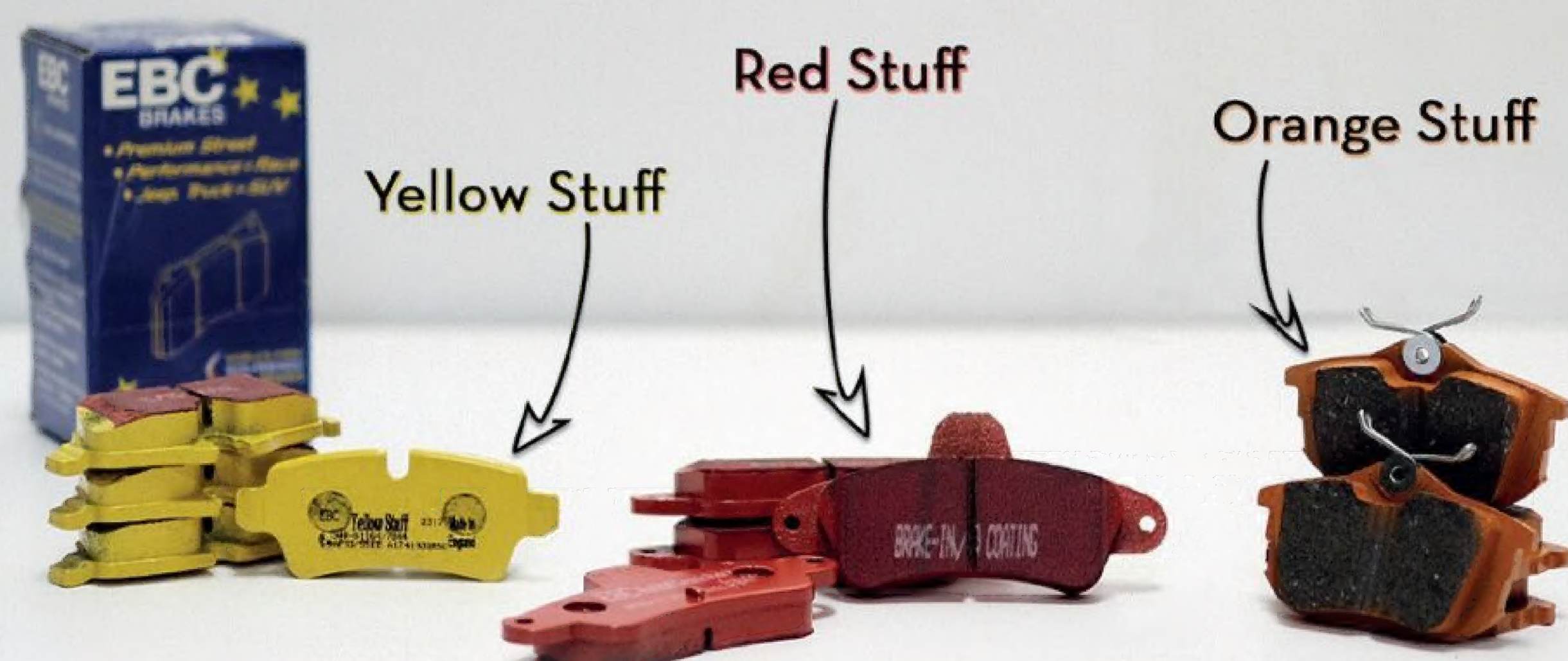
Komfort, design och säkerhet. OMPs populära overall är lika snygg som praktisk med stretchtyg och material som är både svalt, lättskött och tåligt.



FIA 8856-2018

OMP RALLY/RACINGPAKET

Med vårt prisvärda paket från OMP får du handskar, skor och overall i ett. Finns i flera färger och självklart är allt godkänt enligt den senaste FIA-homologeringen.



25% RABATT

EBC[®]

BRAKES

20% RABATT

POWERFLEX[®]

PÅ ALLA BUSSNINGSKIT
FRÅN POWERFLEX

SCANNA MIG
FÖR ATT KOMMA
TILL ERBJUDANDET!



RACEBOX LAPTIMER

Vill du ha en laptimer som ger dig avancerade funktioner och analysverktyg utan att ta fram stora plånboken? Då har du hittat rätt med Racebox. Finns i två utföranden: en fristående enhet och en som kopplas till mobil. Med svenska banor förinstallerade och du kan även synka datan med in-car video! Fungerar även bra i rally då man kan lägga in egna slingor att köra efter.

ETT URVAL AV VÅRA VARUMÄRKEN:



ZERO **ZN** NOISE



NANKANG

BESÖK VÅR BUTIK!

VÄSTRA BOCKEBÄCKSVÄGEN 5
291 73 ÖNNESTAD

VARDAGAR 8-17

WWW.APEX.SE



APEXSWEDEN

info@apex.se 0709-59 51 55



FOTO: PIERREKMAN

Nu har de riktigt tuffa utmaningarna börjat

Allt högre drivmedels-
priser och generellt
ökande levnadskostnader
blir en tuff utmaning att
möta för bilhobbyn och
motorsporten.

Bilsportsäsongerna 2020 och 2021 blev ju tämligen rumphuggna på grund av Covid-19. Mängder av inställda tävlingar. En period under våren och försommaren 2020 var det helt tävlingstorr.

Sedan kunde vissa arrangemang genomföras, dock med kraftiga restriktioner som krävde en hel del nytänkande. Social distans i depåer och på serviceplatser. Ingen publik eller ett maxtak på några hundra åskådare. Den personliga kontakten mellan tävlande och funktionärer begränsades så mycket det gick.

Efter det stålbadet såg många fram emot säsongen 2022 när allt skulle bli "som vanligt" igen.

När restriktionerna släppte gick proppen ur. Arrangörer runt hela landet bjöd in till tävlingar. Efter två års stiltje skulle väl alla vara körsugna till max? Många hoppades, och trodde på, rekord-deltagande.

NJA, RIKTIGT SÅ BLEV DET INTE. Ett flertal slokörade klubbar tvingades till och med ställa in sina arrangemang på grund av för få anmälda.

Vad hade hänt? Jo, två år är en ganska lång tid i sammanhanget. Många tävlande och funktionärer har säkert hittat andra intressen och annat att ägna sin fritid och sin hobbybudget på.

Troligen har många njutit av en behaglig tillvaro i nyinköpta husbilar, på nyrenoverade uteplatser eller i nygrävda swimmingpooler.

Fast i en god värld skulle det där med all säkerhet repa sig tids nog. Alla vet att biltävlande är som ett gift. Den som en gång börjat slutar inte utan tar bara olika långa uppehåll.

Om ett par år, när effekterna av pandemin klingat av, skulle både gamla och nya tävlande och funktionärer

vara tillbaka i bilsporten. Svårare än så tror inte jag att det skulle behöva vara.

Men nu är tyvärr verkligheten grymmare än så.

EFTERTVÅ ÅRS VÄRLDSOMFATTANDE pandemi såg jordens invånare ljuset i tunneln. Då invaderades Ukraina.

Anfallskriget är såklart allra mest fruktansvärt för den stackars civilbefolkningen som drabbas på plats.

Samtidigt påverkas alla av eländet som plötsligt gjorde världen till en mycket mer osäker plats.

Ekonomisk krigföring, sanktioner och blockerade transporter av såväl livsmedel som energi och drivmedel hissar priser, höjer räntor och gör allt dyrare för alla.

Pandemin satte många käppar i hjulen, för många branscher. Men förfärligheterna som just nu har sitt epicentrum i Ukraina kommer påverka oss alla på ett betydligt mer hårdhänt sätt.

Nu har de riktigt tuffa utmaningarna börjat, på många plan.

Vi kan inte påverka oroligheterna i östra Europa. Men vi kan göra det bästa av situationen genom att prioritera och ägna oss så mycket vi kan åt det trevligaste vi vet, att tävla med bilar under organiserade former.



Mikael Johansson Redaktör

INNEHÅLL

4 PARC FERMÉ
Snål inner ...

6 RACING
Dino Beganovic och Joel Granfors.

8 RALLY
Patrik Flodin och Göran Bergsten.

14 RALLYCROSS
Summering RallyX 2022.

16 RALLY
Rallybåten till Rally Sweden 2023.

20 FOLKRACE
Festivalsommaren 2022.

26 MÅNADENSTÄVLING
Midnattssolsrallyt 2022.

36 TILLBAKABLICK
Nostalg, minnen och arkiv.

38 RALLY
Thomas Lennstrand, Kullings MS.

44 RALLYCROSS
The Magic Weekend i Höljes.

48 KARTING
SM-helgen i Kalmar.

52 NOTISER
Nyheter och krönika.

60 SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET
Nyheter, officiella meddelanden och kalender.

62 RALLYCROSS
Norrlandsveckan 2022.

66 RALLY
Quattrofabriken i Sunne.

73 KRÖNIKA
Thomas Lindbergs äventyr.

**NÄSTA NUMMER
UTE 10 NOVEMBER**
Som prenumerant får du tidningen tidigare

PRENUMERATION & LÄSARSERVICE
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15
WWW.KUNDSERVICE.NET/RALLYRACING

Utgivare
Förlags AB Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona

Besöksadress
Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

Telefon
Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-16
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

E-post redaktionen
rallyracing@rallyracing.se

E-post direkt
foramn.efternamn@fabas.se

Hemsida
www.bilsportrallyracing.se och www.fabas.se

FÖRLAGSLEDNING

Publisher och ansvarig utgivare
Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

REDAKTION

Redaktör
Mikael Johansson, 0455-33 53 83

Redaktion
Thomas Lindberg, 072-554 01 94
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

Layout
Christian Hansson, 0455-33 53 59

Bildchef
Joachim Cruus, 0455-33 53 82

Korrektur
Petra Stieger, 0455-36 12 05

Medarbetare i detta nummer
Gösta Blomquist, Stefan Boman, Anders Ekström, Kurt Eliasson,
Micke Fransson, Johan "JK" Karlsson, Joakim Nyberg,
Filip Oskarsson, Mattias Persson, Tony Welam.

Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

ANNONS- & AVDELNING

Företagsannonser
BilSport Rally&Racing
Box 529, 371 23 KARLSKRONA

Annonsförsäljning
Jonas Andersson, 0455-36 12 97,
jonas.andersson@fabas.se

Annonsproduktion
Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

PRENUMERATION

Beställs på www.rallyracing.se/prenumerera
eller kontakta vår kundservice på kundservice@fabas.se
eller telefon 0455-30 29 30.
Pris helår (7 nr) 469 SEK.
Utanför Sverige tillkommer
portotillägg för respektive land.

MARKNADS- & AVDELNING

Marknadsansvarig
Linnéa Lundell, 0455-33 53 10

Utställningar och träffar
Anders Blomgren, 070-248 46 11

ÖVRIGT

Teknisk produktion och repro
Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 55

Tryck
V-TAB, Vimmerby.

Copyright
Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346
BilSport Rally&Racing ansvarar inte för insänt,
ej beställt material i form av text och bilder.
Allt material i BilSport Rally&Racing lagras digitalt.
Den som sänder material till tidningen förutsätts
medge att materialet får lagras och spridas
elektroniskt eller i pappersform.
Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens
pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

Upplaga
Kontrollerad av Media Audit.

Personuppgiftspolicy
Din personliga integritet och hur vi hanterar dina
personuppgifter är viktigt för oss.
Vi har förtydligat hur vi hanterar dina
personuppgifter i vår policy.
Läs mer på www.fabas.se/integritetspolicy

OMSLAGSBILDER

Stora bilden
• Göran Bergsten, Forshaga MC och Patrik Flodin, Ilsbo MK.
FOTO: MICKE FRANSSON

Övriga bilder
• Volvo 940 Grupp H, Thomas Lennstrand, Kullings MS. FOTO: MICKE FRANSSON
• Jonathan Berglund, Kalmar MK, Volvo Amazon. Semesterracet
2022 i Vimmerby. FOTO: JOHAN "JK" KARLSSON
• Per Göthberg, Eskilstuna MK med co-driver Andreas Svedberg,
Katrineholms MK. Porsche Carrera RS. Midnattssolsrallyt 2022.
FOTO: THOMAS LINDBERG

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

Parc fermé...

Sébastien Ogier och Julien Ingrassia skär en kurva på väg mot totalsegern i Monte Carlo-rallyt 2017.

FOTO: MCKLEIN

SNÅL INNER

Begreppet "snål inner" har blivit ett frekvent använt uttryck. Ska vi säga att det betyder, ungefär, "kortaste vägen genom en kurva"?

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Sandviken MK:s Erik Brodin med co-driver Joakim Söderqvist tog för sig av dikeskanten i SM-rundan East Sweden Rally 2020.



FOTO: FIA WTCC MEDIA

I Portugal 2017 forcerade Polestar Cyan Racing-föraren Thed Björk cerbs och korades senare på året till WTCC-världsmästare.



FOTO: THOMAS LINDBERG

Se så fint Rasbo MK:s Stefan Jansson klättrade på innerkantsmarkeringarna vid rallycross-EM i Höljes 2008.



FOTO: STEFAN BOMAN

Med hjälp av R5-Fiestan friserade Värmlands KC:s Fredrik Åhlin/Morten Erik Abrahamsen en häck i SM-finalen Rally Uppsala 2014 som de senare vann totalt.



FOTO: MICKEL FRANSSON

Snödrivan i innerkant var inget hinder för P-G Andersson, Årjängs MK, med co-driver Emil Axelsson när de vann SM-tävlingen Rally Bilmetro 2016.



FOTO: THOMAS LINDBERG

Jonas Ericsson, Kolsva MS, och co-drivern John Stigh, matade Hondan med halmbal i hemmatävlingen Kolsvarundan 2007. Det bidrog till SM-guld i Otrimmat 2WD.



#509658

SATINERINGSMASKIN

Satineringsmaskin är ett ytkonditioneringsverktyg för färg- och rostborttagning, grovrengöring, slipning, satiner, mattering och polering av ädelstål, trä och andra material. Maskinen har flera fördelar och genom ett enkelt byte av trumma kan du skifta mellan grovrengöring, slipning och polering. Perfekt maskin för ytrostborttagning och preparation av plåtar före svetsning, och mycket mer!

1.883 KR
~~2.495 KR~~



#496487

KOMPRESSOR 3 HK OCH SLANGVINDA

Stark och stryktålig 1-fas helautomatisk oljesmord kompressor med tvåcylindrig pump, hög luftkapacitet och rymlig 50 liters tank. Perfekt för alla slags arbetsuppgifter i hemmet och verkstaden

3.928 KR
~~4.723 KR~~



#520630

HYDRALISKA HJULRAMPER, 1500 KG

Börja med att hissa upp bilen på ramperna och höj upp med hydraulpumpen. Passar utmärkt till låga bilar då ramperna endast är 125 mm i nedfällt läge, och 400 mm i toppläge. Försedd med mekanisk spärr för hög säkerhet

4.479 KR

KAMPANJ



#511962

BÄNKPOLERMASKIN, 750W

Bänkpolermaskin för verkstad och industri med kraftig 750W induktionsmotor. Polermaskinen levereras med 2 st 250x20x20 mm lappolerskivor samt koniska spindlar för fastsättning av polerskivor med 6 mm hål.

1.995 KR
~~2.895 KR~~

KAMPANJ



#511083

VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR

Verktygsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget.

5.995 KR
~~9.826 KR~~



#506545

SAXLYFT, 2800 KG, 1330 MM

Saxlyft med hydraulaggregat och två kraftiga hydraulcylindrar. Ger perfekt arbetshöjd vid reparationer, däckbyte, plåtjobb, tvätt m.m. Kräver ca 8 liter hydraulolja, medföljer ej. Max. fordonsbredd 2400 mm. Max. hjulbas 3000 mm. Används med fördel till veteranbilar.

19.995 KR



#506475

TVÅPELARLYFT MED FRITT GOLV, 4-TONE

Hydraulisk tvåpelaryft med självlåsande lyftarmar och fritt golv som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för verkstaden, de smidiga

28.470 KR

KAMPANJ



#489247

KONINGSVERKTYG TILL BROMSRÖR

Hydruliskkoningsverktyg för bromsrör som kan användas direkt på stående fot under bilen. För bromsrördimensioner 1/4" och 3/16" med konformer 3/16" DP1, 3/16" DIN, 3/16" 1/4" DP2, 1/4" DP1 och 1/4" DINa

999 KR
~~1.293 KR~~

NYHET



#533428

MATTVÄTT / TEXTILVÅRDSMASKIN, 1200W

Mattvätt och textiltvätt – en dammsugare för effektiv rengöring av mattor, bilklädsel och soffor men även en grovdammsugare på andra ytor. Maskinen löser och suger upp smutsen och levereras med två munstycken i olika bredd, båda är försedda med sprayfunktion. Rengöringsmedlet blandas i en separattank för att sedan sprayas på det som skall rengöras därefter suges det upp till den andra större tanken tillsammans med den upplösta smutsen. Rengör mattor, bilklädsel och soffor ända in i fibrerna.

2.475 KR



#498004

ENPELARLYFT, FLYTTBAR MANUELLA SPÄRRAR

Flyttbar hydraulisk enpelaryft med mekaniska spärrar som tar mindre plats än en tvåpelaryft. Inga installationsbekymmer med för klen betongplatta eller värmeslingor som ligger i vägen vid festsättning.

37.500 KR



#50845

HJULDOLLY 2 ST

Skålad vagn som passar de flesta bilhjul. 35 cm bred. Alla hjul är vridbara 360°. Varje vagn tål 500 kg. Hjulen är tillverkade i nylon för att inte lämna spår på golvet. Säljs i 2-pack.

895 KR

KAMPANJ



#513169

SLIPMASKIN MED DAMMSUGARE 30 L

Paket med oscillerande enhandsslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhands-slipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor.

3.995 KR
~~5.385 KR~~

KAMPANJ



#532070

BLÄSTERSKÅP MED UTSUG

För bästa möjliga blästring är detta blästerskåp försett med 2 st. blästerpistoler, 1 st. fast monterad med fotpedalstyrning samt 1 st. handhållen för manuell blästring. Kabinen är försedd med en stor dammsugare för att man ska se in i kabinen när den är igång.

9.995 KR
~~13.718 KR~~

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

www.verktygsboden.se



Verktygsboden

KUNDTJÄNST

info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS

Källbäcksgatan 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN

GULDLÄGE FÖR BÅDA



Dino Beganovic, Linköping – 18 år Leder Formula Regional European Championship

Tre racehelger med två race per helg återstår för Dino Beganovic i år. Så här långt leder han mästerskapet med 41 poängs marginal till tvåan, italienaren Gabriele Mini.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), PREMA FOTOFORMULAK (FOTO)

Efter en framgångsrik kartingkarriär gjorde Dino Beganovic sin internationella racingdebut i italienska Formel 4-mästerskapet 2020. Han blev trea totalt och klättrade i fjol vidare till Formula Regional European Championship.

Säsongen 2021 noterade Dino en andraplats på väg mot total 13:e placering och tredje bästa rookie.

I år gör Linköpings-sonen sin andra säsong i "FRE". Han tävlar för toppteamet Prema Powerteam, skolas av Ferrari Driver Academy och har verkligen blommat ut som racingförare.

Säsongen 2022 tog svensken mästerskapsledning redan under premiärhelgen på Monza där han

vann första racet. Därefter har han behållit ledningen hela året.

Årets hittills största framgång för Beganovic måste vara när han körde till sig pole, dubbla pallplatser, varav en seger, inför hela Formel 1-eliten i Monaco i maj. Något han kommenterade så här:

– Wow! Att vinna här i Monaco är en dröm som går i uppfyllelse. Jag är så obeskrivligt glad just nu. Det har varit ännu en fantastisk helg och jag vill verkligen



DINOS 2022-SÄSONG

(Efter 14 av 20 race)

10 pallplatser

4 segrar

0 brutna race

Återstår att köra:

10 sep, Red Bull Ring

16 okt, Barcelona

23 okt, Mugello

Förartabellen 2022

(Efter 14 av 20 race)

1) Dino Beganovic, SWE, 220 p

2) Gabriele Mini, ITA, 179

3) Paul Aron, EST, 176

4) Hadrien David, FRA, 147

5) Kas Haverkort, NLD, 128

Bilsport Award-utmärkelser

2018 – Årets Kartingförare

2019 – Rydell Special Award

tacka teamet, FDA och mina sponsorer. Jag hade inte kunnat göra det utan dem. Jag kan inte riktigt greppa att vi precis vann det största loppet på hela kalendern, men det kommer säkert att sjunka in om en stund. Det här är en dag jag kommer att minnas för resten av mitt liv.

Av mästerskapet återstår nu tre tävlingshelger. Dino Beganovic toppar förartabellen och är på god väg att ta sin första internationella racingtitel.

SVENSKA STJÄRNORNA



Joel Granfors, Eskilstuna – 17 år

Leder British GB3 Championship

Två racehelger med tre race per helg återstår för Joel Granfors i år.

Så här långt leder han mästerskapet med 11,5 poängs marginal till tvåan, britten

Luke Browning. AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), JACOB EBREY PHOTOGRAPHY (FOTO)

Fina kartingframgångar lade grunden till Joel Granfors fortsatta karriär. Säsongen 2020 klev han in i Aquila Synergy Cup där han vann åtta race på raken och totalsegrade. Samma år skulle han även prova på Formula Nordic, i alla fall något race.

Joel stod över Nordic-premiären, gjorde en shakedown och kom till säsongens andra race i Karlskoga som debutant. Här skrällde han rejält när han tog pole och vann två race på raken. Av bara farten ställde han upp även i Skellefteå, och vann alla tre race!

Han skulle ju bara testa Formula Nordic men vann och tog JSM-guld under en säsong då klassen var riktigt framgångsrik, med totalt 13 förare i mästerskapet.

Joel var klar hemma i Sverige. 2021 debuterade han med besked



i brittiska Formel 4. En raceseger, åtta pallplatser och fyra snabbaste varv, samt banrekord på Thruxton, gav en total fjärdeplats.

Granfors kom att fortsätta i Storbritannien. Inför årets säsong klev Eskilstuna-grabben upp i mycket konkurrenskraftiga GB3-serien där han tävlar för toppteamet Fortec Motorsports.

Så sent som sista helgen i juli fick han till en drömhelg på klassiska Silverstone-banan, med en seger och två tredjeplatser. Det kommenterade han så här:

– Det här har varit en magisk helg. Kanske den bästa i min karriär, och den kom när vi behövde det som mest.

Av mästerskapet återstår nu två tävlingshelger. Joel Granfors toppar förartabellen och är på god väg att ta sin första internationella racingtitel.

JOELS 2022-SÄSONG

(Efter 18 av 24 race)

10 pallplatser

2 segrar

1 brutet race

Återstår att köra:

10–11 sep, Brands Hatch

15–16 okt, Donington Park

Förartabellen 2022

(Efter 18 av 24 race)

1) Joel Granfors, SWE, 369,5 p

2) Luke Browning, GBR, 358

3) Callum Voisin, GBR, 292

4) Roberto Faria, BRA, 274,5

5) Max Esterson, USA, 255,5

Bilsport Award-utmärkelser

2020 – Rydell Special Award

2021 – Årets Racingjunior

SNABBA FAKTA **Göran Bergsten** (t.v.)

Född: 1970-10-17.

Bor: Karlstad.

Familj: Hustrun Madeleine och sonen Theo, 17.

Yrke: Fastighetschef.

Hobby: Rally och huset.

Klubb: Forshaga MC.

Typ av noter: Nu är det ju siffer. Men jag har läst de flesta system på svenska och norska.

Musiksmak: Allt möjligt. Musik är inget jätteintresse för mig.

Läser: Dagspressen hemma.

På nätet kollar jag: När jag inte kan ockupera en tv får jag se lite hockeymatcher på nätet. Och så blir det sociala medier.

Äter gärna: Det mesta. Kött och grytor är gott. Men inte fisk.

Dricker gärna: Öl.

Tre favoritprylar: Snickarbrallorna, min snickarbod med alla verktyg hemma och rallyryggsäcken eftersom jag gillar att åka och titta på rally när jag inte åker själv.

Tävlingsdebut: Oktober 1990, "Dragkroken" i Hedemora.

Antal tävlingar: Fler än 340 st.

Favorittävling: Spaniens VM-rally när vi åkte asfalt en dag och grust två dagar.

Privatbil: VW Passat och VW Golf.

Sportslig framtidsdröm: Att vara med i kulisserna om min son vill satsa på kartläsarkarriären fullt ut.

Styrka som co-driver: Noggrannheten är A och O.

Kan jag bli bättre på som co-driver: Min chef på jobbet säger att jag måste lära mig att släppa taget.

SNABBA FAKTA **Patrik Flodin** (t.h.)

Född: 1984-08-16.

Bor: Hudiksvall.

Familj: Sambon Mia samt döttrarna Molly, 7 och Ebba, 5.

Yrke: Egenföretagare. Har kört mycket grävmaskin. Just nu jobbar jag på ett lager.

Hobby: Rally.

Klubb: Ilsbo MK.

Typ av noter: Siffer.

Musiksmak: Allätare.

Läser: Ärligt talat läser jag inte särskilt mycket.

På nätet kollar jag: Inte så mycket. Scrollar lite på Facebook.

Äter gärna: Kött.

Dricker gärna: En kall.

Tre favoritprylar: Min pool, min bastu (där jag sitter och kollar hockey), och slalomskidorna. Allt detta är ju familjerelaterat, saker vi gör tillsammans.

Tävlingsdebut: 2001.

Antal tävlingar: Många.

Favorittävling: Hur man än resonerar sticker det finska VM-rallyt ut.

Privatbil: Audi A6. Och så har jag en gammal Volvo PV som jag tar ut och åker i på sommaren.

Sportslig framtidsdröm: Att kunna hålla på och köra rally tills mina barn är stora nog att få åka med mig i några tävlingar.

Styrka som förare: Jag kan få fram adrenalin så att jag kan kräkas och ibland bli så otroligt fokuserad att jag gör det jag själv tror är omöjligt.

Kan jag bli bättre på som förare:

Jag har alltid haft problem med nervositeten.

Sponsorer: Gripen, Thures, Sunfab, Prodex, Mikab, Yokohama, Autosmart, Sjöströms Åkeri, Tractive, Monitor, Hansen Bil och Maskin, Nerike Kugg & Mekan, samt många mindre som har dekalerna på bilen.

SM-VINNARN

Göran Bergsten, t.v., och Patrik Flodin. Duon säkrade årets SM-guld med en tävling kvar.



Timing, rutin och riktigt god personkemi är några av anledningarna till succéerna som Patrik Flodin och Göran Bergsten radar upp i rallyskogarna. Båda är mycket skickliga i sina roller som förare och co-driver. De har kul! Här berättar de om sitt samarbete i bilen, framförallt hur de skapar och jobbar med sina noter.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKÉ FRÄNSSON (FOTO)

AS NOTER

Följande scenario tar plats på en snabb byväg på grus, genom skog och förbi gårdar. Sätt dig tillrätta, dra åt bältet och häng med:

Med kontrollerad sladd tar Patrik den potenta Volvo 940:n genom en vänster på treans växel samtidigt som Göran läser:

"... Höger fyra minus, 80 ... Vänster fyra nyper ..."

Ut ur högern rycker Patrik i fyran samtidigt som Göran fortsätter:

"... Höger fem ... 60 ... Höger sex 120 ..."

Motorn ylar och Patrik växlar upp till femman. Nu börjar det gå fort på riktigt och Göran läser betydligt snabbare:

"... Kort vänster sex, litet krön, höger sex minus 60, Höger fem plus över litet lyft, håll in ... 150 ... Varning break ..."

Mitt i höger femman lyfter 940:n. Motorn går på högvarv på femmans växel. Bilen landar i dikeskanten. Patrik bromsar till, lyfter högerfoten och styr distinkt med båda händerna på ratten. Halva bilen i diket, Patrik ger full gas igen och är snabbt uppe på vägen.

Innan bilen ens är helt tillbaka på vägen, höjer Göran vänsterhanden och fortsätter helt oberört läsa:

"... Höger fem, nyper tre plus ..."

Patrik växlar snabbt ner till trean och sladdar Volvon runt en ladugårdsknut medan Göran informerar:

"... I vänster tre minus ... 50 ... höger fyra plus ..."

Flodin rycker i fyran mitt i högern och co-drivern läser:

"... Vänster fyra ... höger sex 70 ... och höger fyra plus ... 50 ... vänster sex över litet krön 80 ... till höger ett, don't cut!"

Bara ett par svängar senare passerar ekipaget mållinjen på South Swedish Rallys powerstage där de säkrar både sträcksegern och ny klasseger.

Det du nyss har läst kan du se på Youtube. Sök "Flodin SSR 2022 SS12" och hoppa fram till 4.48 i klippet.

BÅDE PATRIK FLODIN och Göran Bergsten är mycket rutinerade och välmeriterade. Förutom en mängd SM- och andra tävlingar har de god erfarenhet av VM runt hela världen. Flodin har kört 42 VM-tävlingar och Bergsten har åkt 33 stycken. Duon har gjort över 80 internationella starter tillsammans, varav 22 i VM.

Den gemensamma resan började i Rally Sweden 2008 och sedan dess har de fyra SM-guld, två VM-silver och den unika meriten att 2009 bli första ickeryska medborgare att vinna ryska rallymästerskapet.

Erfarenheten är en del i att duon nu är ytterst svårslagna i SM. Minst lika viktigt är personkemin.

– Vi är helt olika som personer, men tänker ändå väldigt lika, säger Patrik.

– Vår gemensamma vilja att göra det här, på rätt sätt, tror jag är himla viktigt, fyller Göran i.

"SKRIV NOTERNA SÅ ATT DU PRICKAR RÄTT LINJE OCH KAN BÖRJA ACCELERERA TIDIGT"



Flodins vinnarrecept är enkelt. Se till att ha så bra fart ut ur böjarna som möjligt. Ju tidigare varje acceleration kan påbörjas, desto mer tid spar de på sträckan.

– Och så har vi roligt ihop. Även när det inte handlar om rally. Vi umgås, pratar om allt möjligt och ser gärna på hockey tillsammans, berättar Patrik.

Flodin beskriver sin vapendra-gare som ordningsam, strukturerad och berömmar Görans noggrannhet och passion.

– Det finns inget "kanske". Görän har koll på allt och har han inte koll tar han reda på fakta.

Vi ber Bergsten beskriva Flodin:

– Han är ju top of the line i den här branschen. Han är duktig på det han gör, vi kompletterar varandra och har med åren blivit mycket nära vänner.

NÄR DUON står på startlinjen på en sträcka ställs allt på sin spets. Båda ska leverera maximalt. Och noterna är en viktig del i om det ska bli framgång eller inte.

Inför en SM-deltävling får de tävlande köra igenom sträckorna två gånger i makligt tempo, med vanlig standardbil. "Recce" kallas det på rallyspråk.

Patrik bedömer varje kurva och krön efter eget huvud. Han läser vägen för Görän som skriver ner vad Patrik säger medan de kör.

– Vi använder ingen videokamera eller tejp på ratten. Går bara på känsla, säger Patrik och förklarar varför:

– När jag började skriva egna noter rekade vi ofta med olika bilar. Då tänkte jag att jag måste lära mig att bedöma efter känsla, för att känna mig säker oavsett vilken bil jag rekar med, eller vilket rally eller vägkaraktär vi ställs inför.

Patriks ambition är att göra noterna så enkla som möjligt för att inte det ska bli för mycket information.

– Det är viktigt att det är så tydligt som möjligt när man väl kommer på sträckan i full fart.

Flodin trippar inte måtten utan går på känsla även här.

– Jag har små knep för mig själv. Till exempel att i ett snabbt parti sätta ett kortare mått än vad det är i verkligheten, för att bromsa i tid. Men vi använder även ordet "break" ibland.

GÖRAN FÖRKLARAR att de använder ord som är vanliga i branschen. Såsom "slow", "turn", "varning" och "pass upp".

– Pass upp är mer en ögonöppnare för oss. Kanske på ett ställe där Patrik vet att han kommer ha ett ladd som gör att han behöver vara extra skärpt just där. Flodin tycker det är ganska enkelt att göra noter på svenska rallyvägar. Till skillnad mot Jordanien, där

de kört VM, där all natur är brun och det knappt finns ett enda träd eller annan referenspunkt.

Eller i England där det ofta hänger sly långt över vägen vilket gör att de tävlande inte ser slutet av svängen.

– Då kom vi på att vi måste lära oss att sätta mått i svängarna. Det räcker inte med "halvlång" eller "lång" för att pricka linjen exakt rätt. På ett sådant ställe kan en not låta "höger fyra över 80, nyper".

– Men så skriver vi bara där vi verkligen måste, säger Görän.

Båda är öppna med hur de resonerar. Inga hemlisar. De har inget emot att hjälpa konkurrenterna att åka fortare.

Hur kan noterna skrivas för att öka tempot då? Bergsten förklarar:

– Tänk dig en kombination med tre böjar och därefter en raksträcka.



Görans stiftpenna med tjockt blyerts är lindad med samma tejp som sonen Theo använder på sina innebandyklubbor.



En bit utanför idealspåret just här. Men Patrik och Görän tog i alla fall SM-guld i tyngsta klassen säsongen 2019.



Då kan du inte komma farande med dörrarna före i tredje kurvan. Där ska du ha full acceleration ut på raksträckan, för det är där du tar all tid.

– Skriv därför noterna så att du inte sumpar ingången i första böjen, utan hittar rätt linje tills du är på väg ut ur sista svängen och kan accelerera maximalt så tidigt som möjligt.

UNDER RECCEN skriver Göran noterna så som han vill ha dem när han ska läsa dem på sträckan. Detta för att behöva göra så lite jobb som möjligt mellan recce och start på tävlingen.

– Jag använder vanligt notblock som går att köpa och har stiftpenna med tjockt blyerts samt ett suddi i handen. När vi åker andra vändan på recce gör jag en krumelur där Patrik vill justera något och sedan gör jag ändringarna på efterföljande transportsträcka. Då finns allt i färskt minne.

Fast det brukar inte bli mycket justeringar.

– Nej, jag skulle våga köra fullt på mina noter efter första rundan, säger Patrik.

Göran nickar och tillägger:

– Även om det saknas något minus, eller vi skrivit fem där det skulle varit en fyra, så är Patrik så skärpt att han aldrig åker på sig. Han hinner se, höjer handen och hojtar ”ändra här”.

Eftersom noterna är så korrekta och väl skrivna efter reccen brukar herrarna ha gott om tid att inte göra något alls inför start.

– Ibland sitter vi på servicen och väntar och ibland är vi på hotellet och ser på tv. Inför start i SSR tidigare i år såg vi kvartsfinalen i hockey-VM, när Sverige åkte ut mot Kanada med 3-4, minns de och avslöjar att de inte har några speciella rutiner inför en tävling.

– Förr var det skillnad. Då hade jag ambitionen att bli något. Nu är det en kul hobby för oss båda tillsammans med teamet. Vi har trevligt, äter ihop, bor ihop och njuter av helgen, säger Patrik.

– Ja, en bra ventil att komma ifrån jobbet några dagar. Men det är klart att vi vet varför vi är här. När vi närmar oss en sträcka är det allvar. Då tänker man ”noggrannhet”, ”chansa inte” och ”gör bästa möjliga”, förklarar Göran.

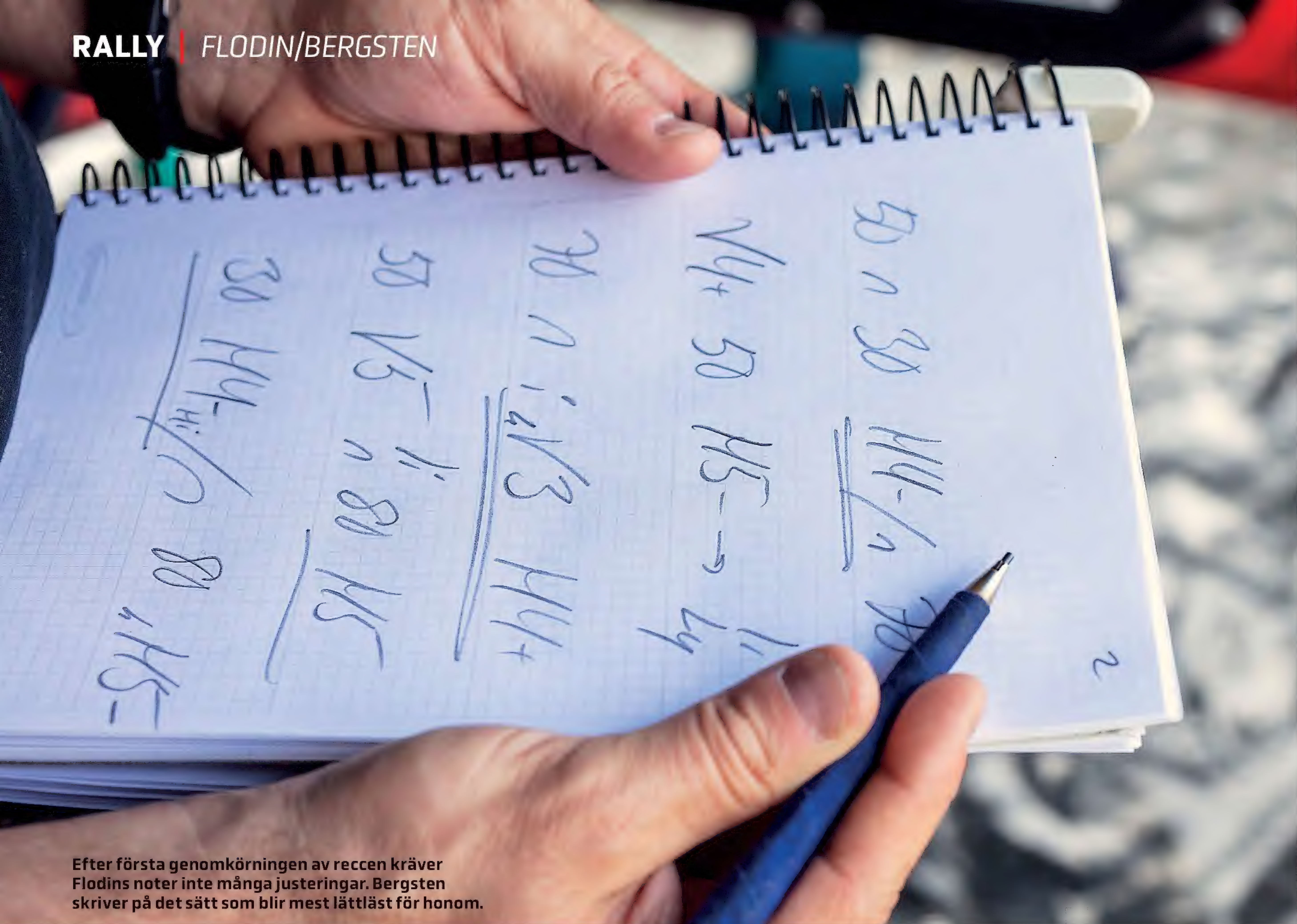
PÅ STRÄCKAN måste noterna läsas så tydligt som möjligt för att föraren ska uppfatta dem korrekt. Förutom timing är röstläge och betoningar viktiga parametrar.

– Att jag läser på värmländska får han bara tåla, säger Göran och skrattar.

– Skämt åsido. Ibland kan jag känna mig stressad när jag läser, men när jag tittar på ombordfilmerna efteråt låter det inte så. Och det är väl ett gott tecken.



**Sportavgassystem och
Universaldelar www.simons.se**



Efter första genomkörningen av reccen kräver Flodins noter inte många justeringar. Bergsten skriver på det sätt som blir mest lättläst för honom.

– Jag skriver in en del egna tecken i noterna för att veta hur jag ska läsa och betona. En liten stjärna här och där. Och på vissa ställen skriver jag även in "visa". Det innebär att jag ska höja handen, peka, för att vara så tydlig som möjligt.

Det kan vara på något ställe där en kurva nyper till eller där Patrik ska åt ena eller andra hållet även om naturen luras. En höjd hand kan vara både en "pass upp" och en extra bekräftelse på vart de ska.

När det riktiga flytet infinner sig är inte alltid orden det viktiga. Det är när noterna blir som en musik i Patriks öron. Då är det Görans tonläge och betoningar som beskriver den där härliga, följsamma rallyvägen för Patrik.

I DET LÄGET kan en repetition av kartläsaren fördärva melodin i förarens huvud.

– Ibland, om Görän repeterar en not, kan jag säga åt honom att inte repetera. Samtidigt kanske han räddar mig från att åka av vägen en annan gång när han repeterar. Det är en hårfin avvägning.

Görän menar att det ibland, vid rätt tillfälle, kan behövas en repetition.

– Om det går järnet, "höger fem minus, över ett krön, dolt 80, höger ett". Då kommer ju repetitionen av "80, höger ett", helt naturligt. Så fort man börjar tänka blir det inte som det ska.

Att båda har ett gott vägminne är såklart också ett plus. Och att

de tävlat så flitigt. Många gånger kör de sträckor de tävlat på tidigare, och då kan noterna från de tidigare åren komma till god användning. Det underlättar ännu mer på reccen.

Dessutom är ju de noterna så att säga redan fullfartstestade och justerade till perfektion.

YTTERLIGARE en viktig detalj med noterna är såklart timingen. Alla förare tycker olika. Somliga vill ha noterna ganska tidigt medan somliga vill ha dem så sent som möjligt.

För att få det att fungera optimalt krävs att förare och kartläsare jobbar ihop sig och verkligen lär känna varandra.

– Ett tips, framförallt till nybörjare, men även till mer rutinerade, är att träna på att både skriva och läsa noter. Det kan man göra vilken kväll i veckan som helst, i vilken personbil som helst. Ut och kör på grusvägar och öva, i lagligt tempo såklart. Det kostar inte mer än din tid och lite drivmedel, anser båda.

Både Patrik och Görän gjorde många sådana timmar med sina respektive kartläsare och förare

i början av deras karriärer. Dessutom, trots all rutin, gjorde de så under det långa coronauppehållet, för att skrapa av rosten från att skriva noter. Patrik förtydligar att det, liksom själva rattandet, är en färskvara som måste underhållas.

Rally är ett teamwork där båda i bilen måste prestera på topp på sträckorna. Personkemin är A och O.

DEN HÄR DUON har ägnat otaliga gemensamma timmar i bilar. För att det ska hålla är det viktigt att kunna vara tysta.

– På en 40-minuterstransport kanske det enda som sägs är, "vänster där framme", eller "nu ska du in höger här". Känns det märkligt att du inte har något annat att prata om, då är det inget bra. Men känns det naturligt att inte sitta och surra hela tiden, då är du nära något bra, säger Görän.

– Det är jätteviktigt att ge utrymme åt varandra att vara sig själva.

Båda har varit med så länge och nått så stora framgångar i sporten att de personliga framtidsmålen

inte är så viktiga längre. Hur länge tänker de fortsätta tävla?

– Vi har pratat om det. Men så länge det känns roligt i alla fall. Fast skulle Görän säga att "nu skiter jag i det här", då känns det ju lite enklare för mig att lägga av. För då skulle jag nog inte leta särskilt länge efter någon ny kartläsare.

Desto bättre, för duons många fans, är de fortfarande med och slåss om SM-titlar.

FLODIN DUTTAR aldrig på gasen. Det är antingen eller. Och förutom när han växlar håller han alltid båda händerna på ratten.

Bergsten läser tydligt och med en träffsäker timing. Samarbetet mellan de båda är utsökt och det, tillsammans med en mycket potent bil och sammansvetsat team, gör dem ytterst svårslagna i rallyskogen ett tag till.

Görän har heller inga planer på att börja om den dagen det här samarbetet når vägs ände. Då vill han finnas med i kulisserna bakom 17-årige sonen Theo som inlett en ambitiös kartläsarkarriär.

Även Patrik har visioner. – Jag hoppas kunna hålla på med rally tills mina barn är stora nog att åka kartläsare.

Varför det? – När jag kommer hemdragandes med pokaler brukar mina döttrar undra hur man får sådana. Då brukar jag säga att det enda ni behöver göra är att bli min kartläsare!

**"NÄR DET RIKTIGA FLYTET
INFINNER SIG BLIR
NOTERNA SOM EN MUSIK
I PATRIKS ÖRON."**

Kollaps i Jordanien och "ryss-Subaru" i Sandviken

• Efter Rally Sweden 2010 fick den ryskreggade Subaru Impreza som **Flodin/Bergsten** tävlade med stå kvar i Sverige ett tag. Svenskarna skulle få använda bilen även i SM-tävlingen Vinterpokalen i Sandviken.

– Ett häftigt minne. Vi åkte först på vägen och nyttjade totalt bara fyra däck men lyckades ändå vinna Vinterpokalen totalt trots att vi åkte Grupp N-bil, minns Göran.

Två veckor därpå åkte svenskarna ett rally i Kina och ytterligare två veckor senare stod VM-tävlingen i Jordaniens ökenhetta på agendan.

Göran berättar:

– Då var Patrik jädrigt sliten. Vi hade åkt många, långa tävlingar. Rest mycket och värmen bidrog såklart.

Efter lördagsetappen klappade Patrik ihop och tuppade av.

– På natten stoppade vi i honom mat och vatten. Upp på morgonen och 45 minuter till serviceplatsen. Han sa inte ett ord.

På väg ut mot söndagens första sträcka var Flodin knäpptyst. Göran undrade hur det här skulle gå.

– Jag hade ställt in mig på att vara övertydlig, visa, repetera och allt vad jag kunde för att vi skulle ta oss till mål. Trodde inte han var mottaglig för information.

– Klockan räknade ner, "KÖR", det small bara till och blev veckans attack! Jag var helt ställd.

Slutresultatet blev elva totalt och snabbaste Grupp N-bil!

VM-rallyt i Jordanien 2010 blev ett slitsamt äventyr som desto bättre slutade med succé.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN



FOTO: PAVEL NIZKIN

Svenskarnas första start i Ryssland, Rally Auto Alliance Velikie Luky 2008, resulterade i totalseger. Året därpå blev Patrik och Göran ryska rallymästare. Maria Andersson åkte med i en av de ryska tävlingarna 2009.

Om inte kriget hade brutit ut...

• Säsongen 2009 skrev **Patrik** och **Göran** historia som första ickeryska tävlande som vann ryska mästerskapet i rally. I år kunde det ha blivit en liten comeback i det stora landet i öster.

– I slutet av januari fick jag frågan om jag ville komma tillbaka och köra ett par tävlingar den här sommaren, avslöjar Patrik.

– En av tävlingarna går utmed rysk/finska gränsen. Vi har åkt den förut och det är riktigt häftiga vägar där. Sedan var det en tävling längre söderut. Lite tight med SM-schemat, men det hade kunnat fungera.

Göran var på. Klart de skulle åka!

Men efter att kriget bröt ut rann såklart dessa äventyr ut i sanden.

TRACTIVE
motorsport transmissions

Drivaxel Volvo 240, 940 HT Differential Volvo 1031 HT RD905

Sekventiell växellåda, rampdiff och drivaxlar

Utrusta din Volvo med Tractives RD905 växellåda, rampdiff och nyttillverkade drivaxlar för Volvo 940 med grövre diameter vid splinesen in i differentialen, passar ej standard diff. Utformad för standard hjullager och pinnbultar.

Tractive AB | bjorn.engstrom@tractive.se | +46 243 221155 | +46 72 252 21 15 | www.tractive.se

Vänligen notera att produktbilderna ej är i proportion till varandra

Open 2WD-klassen är alltid sevärd. Förarna bjuder på spännande fighter där ingen ger sig självmant. Detta i en lång rad spektakulära bilbyggen. Allt från finländarnas vassa Datsun-bilar till BMW M3:or, Corollor och Mercedes-Benz.



RallyX-säsongen inleddes redan i mitten av maj, i Höljes. Därefter hann mästerskapets fem klasser resa till Finland och Lettland innan den spännande, och i alla klasser avgörande, finalen i Strängnäs i slutet av juli.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), RALLYX MEDIA (FOTO)

SOMMARTURN



RALLYX 2022 – OPEN 2WD

Viktor Johansson flög fram

• Det skulle ta några race innan **Viktor Johansson** fick riktigt rejäl fart i sin egenutvecklade Mercedes-Benz hybrid. Men från och med andra racet i Kouvola flög han fram och stod på pallen i resten av tävlingarna.

Viktor vann en final, blev tvåa två gånger och noterade en tredjeplats.

Riktigt bra avslutning stod fjolårsvinnaren **Simon Tiger**, BMW M3 med wankelmotor, för. Han låg fyra inför Strängnäs. Då bet han ihop och vann när Johansson fick tekniska problem på sista varvet. Därmed klättrade Tiger upp på en slutlig tredjeplats i tabellen.

Totalt startade 32 Open 2WD-förare under året.

- 1) **Viktor Johansson**, [SWE], Mercedes-Benz, 131 p
- 2) **Joni-Pekka Rajala**, [FIN], Datsun, 114
- 3) **Simon Tiger**, [SWE], BMW M3, 99
- 4) **Simen Engsvik**, [NOR], VW Polo, 81
- 5) **Timmy Enlund**, [SWE], 80

RALLYX 2022 – CROSSCAR

Ovisst in i det sista

• Crosscar lockade sammanlagt 35 förare under säsongen och här var det ovisst in i det sista vem som skulle ta hem slutsegern.

På bilden tar **Oskar Andersson** ledningen i ett tight heat i Höljes. Han är tätt följd av **Jimmie Österberg**, i den röd/vita bilen medan **Joni-Pekka Rajala** tar innerspår i den gula karten.

Inför avslutningen i Strängnäs ledde Andersson med tio poäng över **Patrik Hallberg**. Där vann Patrik finalen, men tack vare att Oskar kom trea tog han slutligen guld. Andersson vann en av säsongens finaler (race 2 i Kouvola).

- 1) **Oskar Andersson**, [SWE], Crosscar Edge, 139 p
- 2) **Patrik Hallberg**, [SWE], Crosscar Edge, 133
- 3) **Thomas Eek Murstad**, [NOR], Speedcar Wonder, 119
- 4) **Elias Svensson**, [SWE], Casmat, 111
- 5) **Jimmie Österberg**, [SWE], Speedcar Wonder, 97



RallyX 2022

14-15 maj, Höljes, Sverige (2 race)
28-29 maj, Kouvola, Finland (2 race)
8-10 juli, Riga, Lettland (2 race)
23-24 juli, Strängnäs, Sverige, (1 race)



Niclas Grönholm i ledning, med sin läckert lackade Hyundai i20.



Var han än visar sig, lockar Johan Kristoffersson medias uppmärksamhet.

RALLYX 2022 – SUPERCAR

Grönholms första internationella titel

Inför finalen i Strängnäs låg **Niclas Grönholm** och **Johan Kristoffersson** delad tabelletta efter att Johan avstått tävlingarna i Riga. Den fyrfaldige världsmästaren kom inte heller till start i Strängnäs, och därför hade finländaren Grönholm världens läge att ta hem slutsegern när finalhelgen kördes i blandat väder. Grönholm säkrade guld, sin första internationella titel, redan inför finalen. Men det räckte inte för honom. Dittills hade han stått på pallen i fem race, men inte tagit någon tävlingsseger.

Så, med nyreparerad bil efter krasch i Riga slog Niclas till och avslutade säsongen med en finalseger. Hela 30 förare gjorde SuperCar-starter under RallyX-säsongen 2022.

- 1) **Niclas Grönholm**, (FIN), Hyundai i20, 143 p
- 2) **Thomas Bryntesson**, (NOR), VW Polo, 127
- 3) **Sondre Evjen**, (NOR), Audi S1, 126
- 4) **Johan Kristoffersson**, (SWE), VW Polo, 113
- 5) **Yury Belevskiy**, (CHE), Peugeot 208, 110

É I TRE LÄNDER



En av alla snygga dueller i SuperCar Lites. Här i Höljes, där Ida Törnhult håller innerspår medan Mattis Jansson laddar på ytttern.

Slutlige guldmedaljören, **Simon Olofsson** var klart vassast i SuperCar Lites-gänget med fyra finalsegrar.



RALLYX 2022 – SUPERCAR LITES

Rutinerad Lites-förare dominerade

Finalkörning i samtliga race och med tre raka segrar mitt under säsongen var **Simon Olofsson** näst intill ohotad inför finalen i Strängnäs.

Simon är en av de mest rutinerade SuperCar Lites-förarna sedan enhetsklassen startades för tio år sedan. Den erfarenheten bidrog till att han tog maximal poäng såväl i kval som semi under finalhelgen och dessutom vann det racet.

Inför avslutningen låg **Martin Enlund** tabelltvåa, men efter att

ha blivit finaltrea i Strängnäs, bakom norrmannen **Ole Henry Steinsholt**, kunde den senare kliva förbi Enlund i den slutliga tabellen.

SuperCar Lites lockade sammanlagt 20 förare under säsongen.

- 1) **Simon Olofsson**, (SWE), 161 p
- 2) **Ole Henry Steinsholt**, (NOR), 123
- 3) **Martin Enlund**, (SWE), 122
- 4) **Casper Jansson**, (SWE), 102
- 5) **Martin Jonsson**, (SWE), 100

RALLYX 2022 – CROSSCAR JUNIOR

Lukas avslutade starkt

Crosscar-juniörerna imponerade säsongen igenom med mycket mogna körningar och häftiga bataljer på banorna.

Finländaren **Mikael Uitto** var dominant i täten. Han skaffade sig ett behagligt försprång genom att vinna tre race i rad, (Höljes 2 samt båda finalerna i Kouvola).

Inför avslutningen i Strängnäs var slaget om silver och brons det mest intressanta. Fyra förare fanns inom åtta poäng och bäste svensk var **Lukas Andersson**, då tabellfyra.

Uitto säkrade guld redan i kvalet. I finalen gjorde Lukas allt rätt, vann och slutade på samma poäng som finländaren **Lauri Halonen**. Segern i Strängnäs gav Lukas den slutliga silvermedaljen.

Sammanlagt 33 Crosscar Junior-förare deltog under säsongen.

- 1) **Mikael Uitto**, (FIN), Speedcar Extrem, 157 p
- 2) **Lukas Andersson**, (SWE), Speedcar, 142
- 3) **Lauri Halonen**, (FIN), Ydrefalk, 142
- 4) **Joonatan Ylilampi**, (FIN), Speedcar Xtrem, 138
- 5) **Karl Peder Nordstrand**, (LVA), Speedcar Wounder, 133



Prispallen i första Kouvola-racet. Från vänster: Lauri Halonen, Mikael Uitto och Lukas Andersson.

SJÖVÄGEN TILL

Reaktionerna blev över förväntan stora och positiva när konceptet "Rallybåten" presenterades i början av sommaren.

Viking Lines kryssningsfartyg Cinderella kommer att skeppa 1.600 entusiaster från Stockholm till Umeå där båten under ett par dygn tjänstgör som flytande hotell, restaurang och mingelplats under Rally Sweden i februari 2023.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), RALLYBÅTEN (FOTO)

Initiativtagaren Simon Johansson erkänner att han blev något tagen på sängen över det positiva gensvaret när han lanserade "Rallybåten" till Rally Sweden 2023.

Planen är att välkomna 1.600 entusiaster ombord och skeppa dem från Stockholm till Umeå där alla erbjuds shuttle till specialsträckor och serviceplats. Avresa

på torsdag förmiddag och hemkomst efter lunch på söndagen.

Bokningarna satte fart omedelbart och resenärerna kan förvänta sig något alldeles extra. Läs vidare så återkommer vi till det.

FÖRST OCH FRÄMST, vem är Simon Johansson?

– En motorsportentusiast och hyfsad entreprenör som älskar för-

säljning och att skapa aktiviteter, svarar han själv.

Simon har dessutom gjort en framgångsrik karriär som förare. 2001 vann han seniorklassen i prestigefyllda folkracetävlingen Semesterracet. Året därpå tog han JSM-guld i rally tillsammans med co-drivern Emil Axelsson. De tävlade då mot stjärnor som P-G Andersson och Patrik Sandell.

– Tyvärr avbröts min karriär abrupt, när jag var på väg mot en sits i junior-VM. Det befintliga stödet från ett bilmärke försvann, jag blev tjurig och la av.

Å andra sidan fick motorsporten, och bilbranschen, därmed en driven entreprenör. Johansson har varit egenföretagare i 20 år. Sysselsättningen är att skapa event och aktiviteter, främst åt bilimportörer och tillbehörsföretag med avstamp i motorbranschen. De allra flesta entusiaster har också hört hans

östgötska dialekt som mångårig expertkommentator i rallyradio-sammanhang, inte minst med P4 Värmland som uppdragsgivare under ett flertal VM-deltävlingar.

I 14 år jobbade han också som säljare, och faktiskt skribent, på tidningen Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing.

HANS NYA, STORA, projekt är Rallybåten. Stommen i gänget som gör detta möjligt är Simon och hans kollegor Robin Nilsson och Jerker Johansson. Även dessa herrar har producerat en stor mängd texter i nyss nämnda tidningar.

– Vi har också ett antal personer som vi anlitar som timanställda, påpekar Simon som är noga med att kalla sitt gäng för ett team.

Ett event i den här storleksordningen är ingen enmansshow.

När Simon kontaktade Viking Line kopplades han samman med

"DET HÄR BRYTER GANSKA RADIKALT MOT FÄRJANS NORMALA MÖNSTER MED UNIK TIDTABELL OCH RUTT."

Fartyget Viking Cinderella har gjort många specialkryssningar genom åren. Men aldrig tidigare en renodlad rallyresa.

FOTO: VIKING LINE



RALLY SWEDEN



Mikael Dunbäck (t.v.) är försäljningschef för charter och specialkryssningar på Viking Line. Han och rallyentusiasten Simon Johansson (t.h.) har skapat ett nytt spännande samarbete.

en av rederiets mest rutinerade vad gäller charter och specialkryssningar, Mikael Dunbäck.

– De arrangerar en hel del charterresor. Men det här bryter ganska radikalt mot färjans normala mönster. En helt unik tidtabell och en rutt som de inte trafikerat tidigare. Dessutom på vintern. Vi har förhandlat med hamnen i Umeå och kontrakterat isbrytare, förklarar Simon.

– Dunbäck sa direkt att de inte såg detta som någon omöjlighet och att de ställde sig redo att genomföra projektet tillsammans med oss, som en ”hyllning till en god idé”.

Ja, hur dök idén upp från början? Simon berättar:

– När den svenska VM-deltävlingen flyttade från Värmland till Västerbotten tyckte många entusiaster att det blev besvärligt med lång resa, dyrt att ordna boende och så vidare.

Simons första tanke var att segla upp ett fartyg till Umeå för att stötta boendekapaciteten. Nästa tanke blev att ta med entusiasterna ombord på vägen upp och ner.

Initiala idéer om att inleda kryssningen långt söderut, som i Karlskrona eller Västervik, förkastades. Resan skulle ta för lång tid. Stockholm blev en logisk startpunkt eftersom färjans hemmahamn finns där och det är lätt för de allra flesta att ta sig till huvudstaden. Inte minst genom Viking Lines eget nät av anslutningsbussar från ett 50-tal orter runt om i landet.

IMÅNAPLATS får Rallybåtens passagerare, utan extra kostnad, även ta med sina egna bilar.

– Somliga vill göra sina egna utflykter under rallydagarna. Men vi erbjuder busstransporter för samtliga passagerare, till specialsträckor och serviceplatsen. ▶

FARTYGSFAKTA Viking Cinderella

Byggt: 1989.

Motor: 4 st Sulzer 12VZA 40 S 28.800 kW.

Fart: 21 knop (38,89 km/h).

Max antal passagerare: 2.560 st.

Bäddplatser: 2.500 st.

Längd: 191 meter.

Bredd: 29 meter.

Djupgång: 6,74 meter.

Byggt av: Wärtsilä, Finland.



"DE SOM VILL JAGA SÅ MÅNGA STRÄCKOR OCH SERVICEBESÖK SOM MÖJLIGT KAN GÖRA DET."



Passagerarna utlovas smidiga busstransporter ut på specialsträckorna för att se världsstjärnorna på nära håll. Därefter buss tillbaka till varma hytter, välfyllda buffébord och gemytliga after rallykvällar ombord på fartyget.

FOTO: MCKLEIN

► Och alla kommer att styra över sin egen tid. De som inte vill åka med de tidigaste bussarna, utan kanske vila en förmiddag ombord, kan göra det. De som vill jaga så många sträckor och servicebesök som möjligt, kan göra det.

Båten kommer att ligga förtöjd under hela rallyhelgen där den ständigt är öppen för resans deltagare som hela tiden har tillgång till sina hytter och, när de är öppna, fartygets restauranger.

Alla måltider, utom det som

gästerna vill förtära ute på sträckorna, ingår i biljettpriset. Och Simon, som själv är en skicklig kock, utlovar något alldeles extra på tallrikarna ombord.

– Buffé komponerad av svenska kocklandslaget. Den kommer nog imponera på de allra flesta och självklart ingår även dryck till maten.

För att understryka den där speciella kryssningsatmosfären håller även tax free-butiken öppen under upp- och nerresan.

På kvällarna blir det gott om tid för resenärerna att mingla och träffa nya och gamla vänner.

– Vi har en pub där vi kommer ha en trubadur. Och på vägen hem, på lördagskvällen, då kan jag lova att det blir ett häftigt upplägg i stora nattklubben, avslöjar Simon och mumlar något om känd artist.

I skrivande stund jobbar han och hans team bland annat med att knyta ett 20-tal välkända rallypersonligheter till resan. Kunniga människor som kommer att ha

olika befattningar och bland annat följa med i bussarna, till sträckorna, som guider och påläst sällskap.

Dessa blir säkert uppskattade, inte minst i samband med varje kvälls "after rally" ombord, då dagens VM-etapp ska analyseras under lättsamma former.

VIKING CINDERELLA kan ta ombord så många som 2.560 passagerare. Men här har arrangören av Rallybåten satt ett maxtak på 1.600 personer. Varför?

SNABBA FAKTA Simon Johansson

Född: 1978.

Bor: I villa centrala Linköping.

Familj: Fru Annica, sonen Lucas 13 år och dottern Agnes 6 år.

Yrke: Driver Simon Promotion Sales and Events sedan 2003.

Hobby: Sköta och utveckla familjegården i Ydre och en och annan tävlingsbil...

Klubb: Ydre MK.

Musiksmak: Dansband.

Läser: Dagens Industri och Bilsport Rally&Racing.

På nätet kollar jag: Allt som rör motorsport och Sveriges affärsliv.

Äter gärna: Raggmunk & fläsk.

Dricker gärna: En kall öl.

Tre favoritprylar: Telefonen, lakrits och MIG-svetsen.

Tävlingsdebut: 1993 i folkkrace, 1998 i rally.

Antal tävlingar: Cirka 150 st.

Favorittävling: 3 Städe Rallye.

Privatbil: Suzuki Swace.

FOTO: MICKE FRANSSON/TEAMBILD.SE





Du som är van att släpa på en pulka med ved, korv och dricka när du ska se på Rally Sweden kan tänka om. På båten, och publikplatserna, finns det mesta du behöver.



– Helt enkelt för att vi vill erbjuda mesta möjliga kvalitet, säger Simon.

– Vi vill till exempel inte att våra gäster ska behöva stå i onödiga köer när de ska äta. Och inte behöva trängas i överfyllda hytter. Helst inte fler än två i varje hytt, om de inte själva vill bo fler, förstås.

Även logistiken till och från sträckor och service måste fungera tillfredsställande.

– Vår målbild är att när vi åker hem, ska alla känna att de vill boka en resa även året därpå.

Med så lång erfarenhet av event, som Simon har, dessutom i samarbete med ett rutinerat kryssningsrederi, finns ingen anledning att tro annat än att det här blir en mycket speciell och minnesvärd resa.

Det kanske var bra att Johansson inte kom längre i sin rallykarriär. Nu kan han ju gå omkring och njuta av känslan att ha ett SM-guld på sitt cv samtidigt som han och hans team skapar något unikt för 1.600 entusiaster.

Skepp ohoj!

2002 tog Simon Johansson och co-drivern Emil Axelsson JSM-guld i rally med sin Renault Clio. Bilden är dock från 2001. Simon är inte bara duktig entreprenör och rattvridare. Han är dessutom en skicklig kock. Fast han kommer inte ha tid att laga mat ombord på Rallybåten.



FOTO: PAPARAZZI

IGNITE YOUR PASSION

★ OSLO ★ MOTOR SHOW

28. – 30. OKTOBER
NOVA SPEKTRUM LILLESTRØM

Kjøp billett på
oslomotorshow.no

Samarbeidspartnere:

NOVA
SPEKTRUM

Förlags AB
Albinsson & Sjöberg

autofil
Bil



Bra fight i Räkracets juniorfinal. I täten syns slutlige vinnaren, Adrian Karlsson från Dals MK, som var den ende som tog sig till finalen via tre heatsegrar.



Framför Räkracets åskådare bjöd Björn Johansson, Bohus RC, upp till dans framför näbben på Torslanda MK:s Stig Svensson. Ingen av herrarna gick vidare till seniorernas finaluppgörelser.

FESTLIG SOMMAR PÅ BANORNA

När de flitiga arrangörerna äntligen kunde genomföra sina tävlingar igen fylldes sommarkalendern med de efterlängtrade folkracefestivalerna.

Flerdagarstävlingarna är för många ett härligt sätt att fira semester, umgås med nya och gamla bekanta. Och inte minst, att få tävla om de prestigefyllda finalplatserna.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)



Kristoffer Fredriksson, Årjängs MK, såg ganska avslappnad ut när han betraktade sina konkurrenter i Räkracet från en egen åskådarplats en bra bit från banan.



Sotenäs-entusiasten Tomas Sjöberg balanserade mot norrmannen Gunder Akselsens Volvo. Sjöberg lyckades köra till sig två heatsegrar, fick åka B-final och blev Räkracets högst placerade hemmaförare bland seniorerna.

ALLA FOTON: GÖSTA BLOMQUIST

Gry Sjöberg försvarade arrangörsklubbens färger i Räkracet. En kvalseger och två andraplatser tog henne till B-final i dam/veteran. Men där startade hon inte.



Räkracets topptrio i sina nya vinnartröjor. Från vänster seniorsegraren Filip Karlsson, Årjängs MK, dam/veteran-vinnaren Gunnar Larsson, Kullings MS och helgens bäste junior, Adrian Karlsson, Dals MK.



I sin svarta Peugeot tar Kullingsföraren Mikael Larsson ledning i ett heat medan SMK Edas Victor Skoog testar ett tidsödande ytterspår. Larsson var en av fyra fullpoängare i Räkracets seniorkval men fick nöja sig med sista plats i A-finalen.



SEMESTERRACET



MK Kindas Malve Westerling hade all anledning att jubla i mitten av juli. Stjärnskottet vann juniorernas uppgörelser i både Semesterracet och Gutafestivalen.



Karlskrona AK:s Marcus Åberg levererar alltid brutal och sevärd körning. I Vimmerby tog han sig till seniorernas D-final där han slutade femma.



Starten av veteranernas D-final i Vimmerby blev rejält hård. Både Målilla MK:s Tomas Tigertand och Mattias Andersson, Älmhults MK, rullade.



Redan i finaldagens första heat i Vimmerby fick åskådarna, och förarna, en försmak av hur tuff dagen skulle bli. I den här kalabaliken fick en av Semesterracets förhandsfavoriter, Mikael Thiman från MSK Kvarnvingarna, en nolla i protokollet.



Semesterracets anbudsraket var den snygga Volvo Amazon som Kalmar MK-föraren Jonathan Berglund rattade. Bilen drog 381 bud! Jonathan hade säkert hoppats komma längre i tävlingen än han gjorde. Bara fem kvalpoäng gjorde att det inte blev något avancemang till finaldagen.

Resultat festivalsommar 2022

MAJFESTIVALEN

Arrangör: Hallsbergs MK, Motorstadion

Datum: 28-29 maj 2022

Vinnare senior: Sebastian Flink, MK Ran

Vinnare junior: Filip Bernström, MK Ran

Vinnare dam: Ida Holmberg, Östernärkes RMC

GESTRIKEFESTIVALEN

Arrangör: Gestrike RT, Kyrkberget

Datum: 4-5 juni 2022

Vinnare senior: Fredrik Nyberg, MK Orion

Vinnare junior: Linus Uhr, AMF Årsunda

Vinnare dam: Elin Lundberg, Gestrike RT

Vinnare veteran: Micke Hagberg, Haninge MK

SKENEFESTIVALEN

Arrangör: Skene MS, Backabanen

Datum: 4-5 juni 2022

Vinnare senior FWD: Victor Johansson, MK Falcon

Vinnare senior RWD: Fredrik Salsten, Fjärås MK

Vinnare junior: William Abrahamsson, Ulricehamns MK

Vinnare dam: Jessica Åberg, Karlskrona AK

Vinnare veteran: Mats Ivarsson, Kungsbacka MA

Vinnare superfinal: Fredrik Salsten, Fjärås MK

PITEÅ FOLKRACEFESTIVAL

Arrangör: Piteå MS, Piteå Motorstadion

Datum: 18 juni 2022

Vinnare herr/veteran: Björn Morin, Piteå MS

Vinnare junior: Ebbe Ahlqvist, Piteå MS

Vinnare dam: Nathalie Berggren, NMS Boden

ALLSERVICEFESTIVALEN

Arrangör: SMK Eda, Hökedalsbanan

Datum: 18-19 juni 2022

Vinnare senior: Elias Anderberg, Årjängs MK

Vinnare junior: Max Åsman, SMK Eda

Vinnare dam/veteran: Jenny Eliasson, Årjängs MK

BILSPEEDWAY

Arrangör: Vetlanda RRC, Vetlanda Motorstadion

Datum: 1-2 juli 2022

Vinnare senior fredag: Kim Larsson, Jungnerligans RC

Vinnare senior lördag: Kim Larsson, Jungnerligans RC

Vinnare junior: Wille Örum-Gad, Lessebo MK



Direkt i starten av juniörernas A-final tog Malve Westerling, MK Kinda, täten. Han höll ledningen in i mål och vann Semesterracet.



ALLA FOTON: JOHAN "JK" KARLSSON

GUTAFESTIVALEN



Med spektakulär tvåhjulskörning krånglade sig Kolsva MS-föraren Tony Parkatti till veteranernas D-final på Gotland. Där fick han nöja sig med sjätte plats.



Julius Frode var en av flera MK Kinda-chaufförer på Gutafestivalen. Här tar han ledningen i ett kval. Som bäst slog han till med två andraplatser.



Segerkvartetten i Gutafestivalen 2022. Fr. v., senior: Elias Björkdahl, Gotlands MF BK, dam: Marie Karlsson, Vimmerby MS, junior: Malve Westerling, MK Kinda, veteran: Kenth Palm, Ilsbo MK.



Elias Björkdahl, Gotlands MF, i A-finalledning före flerfaldige vinnaren Mattias Havdelin, Rosendals MK. Till slut lyckades Elias vinna Gutafestivalen medan Havdelin blev fyra. Elias vann festivalen även 2013.

MEKONOMEN TREDAGARS

Arrangör: Krokoms MK, Krokoms Motorbana

Datum: 8-10 juli 2022

Vinnare senior: Hampus Sundberg, Krokoms MK

Vinnare junior: Hugo Eriksson, Jämtlands MK

Vinnare dam: Jenneli Hellström, Hede MK

Vinnare veteran: Mikael Dahlstedt, Gestrike RT

RÄKRACET

Arrangör: Sotenäs MK, Hogenäsbanan

Datum: 9-10 juli 2022

Vinnare senior: Filip Karlsson, Årjängs MK

Vinnare junior: Adrian Karlsson, Dals MK

Vinnare dam/veteran: Gunnar Larsson, Kullings MS

SEMESTERRACET

Arrangör: Vimmerby MS, Gnagaredalen

Datum: 12-16 juli 2022

Vinnare senior: Niclas Karlsson, Ydre MK

Vinnare junior: Malve Westerling, MK Kinda

Vinnare dam: Terese Lennartsson, Lunds AC

Vinnare veteran: Arne Särnmo, Norge

FOLKRACEFESTIVALEN

Arrangör: SMK Motala, Dunteberget

Datum: 19-23 juli 2022

Vinnare senior: Tobias Svärd, MK Orion

Vinnare junior: Theo Wernersson, KAK

Vinnare dam: Jeanette Käll, MSK Hammaren

Vinnare veteran: Micke Westerlund, AMF Årsunda

GUTAFESTIVALEN

Arrangör: Rosendals MK/MK Gutarna, Gutebanan

Datum: 19-23 juli 2022

Vinnare senior: Elias Björkdahl, Gotlands MF BK

Vinnare junior: Malve Westerling, MK Kinda

Vinnare dam: Marie Karlsson, Vimmerby MS

Vinnare veteran: Kenth Palm, Ilsbo MK

FINNSKOGAFESTIVALEN

Arrangör: Finnskoga MK, Höljes Motorstadion

Datum: 28-31 juli 2022

Vinnare senior: Daniel Samuelsson, MK Team W.

Vinnare junior: Filip Bernström, MK Ran

Vinnare dam: Kim Granat, MK Team Westom

Vinnare veteran: Christer Larsson, Munkfors MC

FOLKRACEFESTIVALEN



Utgången av alternativspåret på Dunteberget i Motala orsakade även i år festivalproblem för en del förare. Joakim Hultman, SMK Valdemarsvik stod på näsan ordentligt under seniorernas andra kvalheat på finaldagen. I den svart/rosa bilen till höger i bild satt en av festivalens speakers, MK Team Westoms Christian Holmudd. Han tog sig enkelt till finaldagen och nådde ända fram till semifinal där det tog stopp.



Ovan: Bilen med flest anbud under årets festival i Motala var den här Opel Astran med V6-motor. William Abrahamsson från Ulricehamns MK tog tre heatsegrar i juniorklassen med Astran och blev trea i A-finalen innan det lades 349 bud på bilen.



Varje kvaldag, under festivalen i Motala, utsåg en teknikerjury dagens bil som antingen var snyggast, mest udda, säkrast eller mest välbyggd. Under onsdagens kval gick priset till MSK Hammarens Fredrik Mikko för den här Fiat Stilon. Det blev inget finalåka i seniorklassen för Fredrik då han rullade i den tredje kvalrundan. För pappa Arto gick det bättre i samma bil då han tog sig till veteranernas A-final där han blev fyra.

Äntligen! Efter flera försök utan att lyckas vinna damklassens A-final i Motala var det i år äntligen Jeanette Källs tur att stå överst på prispallen. Det var även en liten revansch från veckan innan i Vimmerby då MSK Hammaren-föraren blev tvåa i damklassens A-final under Semesterracet.



Kamp i juniorklassen på finaldagen i Motala, mellan de två team-kollegorna i Team Svanskog. Här skuggas Natalie Reuter, MK Team Westom, av Säfte MC:s Albin Lundh. För Natalie gick tävlingen mycket bra då hon tog tre raka heatsegrar under finaldagens kvalheat. Tack vare det fick hon köra A-final där hon slutade fyra. Natalie blev även bästa juniortjej i tävlingen. Albin slutade femma i B-finalen.

Resultat festivalsommar 2022

HEDPARKSFESTIVALEN

Arrangör: Fredriksbergs MK, Hedparken

Datum: 29-30 juli 2022

Vinnare senior: Samuel Berg, MK Kopparberg

Vinnare junior: Alexander Renbro, Sunnansjö MK

Vinnare dam/veteran: Svenne Nilsson, Grangärde RRC

SVAMPAFESTIVALEN

Arrangör: Tomelilla MK, Svampabanan

Datum: 4-6 augusti 2022

Vinnare sen. FWD: Freddy Malmberg, Ljungby MK

Vinnare sen. RWD: Daniel Törnqvist, Tomelilla MK

Vinnare junior: Jonas Eckhoff, SMK Helsingborg

Vinnare dam: Sofie Fors, Ljungby MK

Vinnare veteran: Kristian Gerdtsen, Tomelilla MK

Vinnare superfinal: Anton Areskoug, Tomelilla MK

NYNÄSHAMNS FOLKRACEFESTIVAL

Arrangör: MK Speed, Enebybanan

Datum: 6-7 augusti 2022

Vinnare senior: Daniel Wall, MSK Kvarnvingarna

Vinnare junior: Robin Olsson, Fagersta MK

Vinnare dam: Emma Karlsson, Lima MS

Vinnare veteran: Micke Hagberg, Haninge MK

ÄLVSBY 2-DAGARS

Arrangör: Älvsbyns MS, Höghedens Motorstadion

Datum: 6-7 augusti 2022

Vinnare senior: Kevin Wallstål, Piteå MS

Vinnare junior: Sebastian Fager, NMS Boden

Vinnare dam: Jennika Jennerfors, Jokkmokks MS

Vinnare veteran: Ivar Nilssen, Umeå AK

LAXÅFESTIVALEN

Arrangör: Laxå MK, Venabanan

Datum: 13-14 augusti 2022

Vinnare sen. FWD: Alexander Björklund, Fjugesta MS

Vinnare sen. RWD: Kevin Eriksson, SMK Trollhättan

Vinnare junior: Filip Bernström, MK Ran

Vinnare dam: Victoria Björklund, Fjugesta MS

LUMEKFESTIVALEN

Arrangör: AMF Årsunda, Årsunda Motorstadion

Datum: 20-21 augusti 2022

Vinnare senior: Casper Falk, SMK Gävle

Vinnare junior: Alexander Renbro, Sunnansjö MK

Vinnare dam: Elin Lundberg, Gestrike RT

Vinnare veteran: Janne Lund, Gestrike RT

VÄLKOMNA TILL
**SKANDINAVISK
ELITRACING**

BILJETTER OCH INFO
STCC.SE

STCC®



10-11 SEPTEMBER 2022
ANDERSTORP
SCANDINAVIAN RACEWAY

FMX-SHOW MED WESTERN CHAOS
SPORTBILSUTSTÄLLNING

Se oss LIVE på **STCC+** **plus.stcc.se**

Ladda ner app på Google Play eller App Store - NU ÄVEN I APPLE TV!



HISTORISK OM PÅ KLASSISK M

Åklusten var på topp bland de historiska rallyåkarna efter två års pandemiuppehåll. I årets Midnattssolsrally, med ny bas på Gelleråsen, var de visserligen inte lika många som i den föregående upplagan 2019. Men de dryga 120 ekipage som kom till start visade upp gasglädje i överflöd.

Tuffa fighter bjöds om både klassvinster och totalsegern, där Per Göthberg lotsad av Andreas Svedberg, tog kommandot från andra dagen i sin Porsche 911 Carrera RS.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

SEXTONDE UPPLAGAN

Årets Midnattssolsrally var den sextonde upplagan av tävlingen för historiska rallybilar sedan premiären 2006. Därmed har det genomförts fler gånger än förebilden, det ursprungliga Midnattssolsrallyt, som kördes de femton åren 1950–64. Tävligen ingick i EM-serien som då – långt innan VM instiftats – var rallyvärldens mest prestigefyllda mästerskap.

Midnattssolsrallyt har för närvarande inga ambitioner att bli historisk EM-deltävling. Men man vill gärna ha en kvalitetsbedömning och hade bjudit in Paavo Viitanen som FIA-inspektör. Han skjutsades runt av Erik Uppsäll, ordförande i SBF:s utskott för Historisk Bilsport och själv flitig historisk rallyåkare.



Karlskoga Motorstadion på Gelleråsen var många gånger under 1950- och 60-talen arena för ett av specialproven i det ursprungliga Midnattssolsrallyt. Till i år hade arrangerande KAK tagit upp den tråden och körde två sträckor inne på anläggningen. Men man hade också hyrt in sig och baserat hela tävlingen på Gelleråsen där gamle STCC-kungen Richard Göransson sedan några år sköter ruljangsen.

– Rallyts organisation svarade för det mesta kring själva tävlingen, påpekar Richard.

– Men vi på Gelleråsen Arena gjorde en familjevänlig två-timmarsshow i anslutning till den inledande publiksträckan,

med syfte att locka fler att upptäcka motorsport och räknade in runt 10.000 personer.

Showen innehöll uppvisningar med drifting, dragracing, monstertruck, hot-rod-parader och Anders Carlssons Sport-Quattro, samt mästartmöte i Legends-racing med profiler som Pontus Tidemand, Tony Rickardsson, P-G Andersson, Miriam Walfridsson, Per Eklund, Torgny Mogren och Emil Kåberg.

– Vi gjorde även en kvällskonsert och fick totalt sett en väldig blandning av åldrar i publiken, inte bara gammelstötter.



Richard Göransson.

FOTO: GELLERÅSEN ARENA

– Men vi lade också mycket arbete på evenemanget och totalt sett blev det väl en plus/minus-noll-affär för Gelleråsen Arena. Samtidigt ser vi det som en investering för framtiden och hoppas på fortsättning med rallyt nästa år, summerar Richard.

TILL FÖRRA upplagan av Midnattssolsrallyt hade

KAK tagit ett större ansvar för tävlingen med klubbens dåvarande generalsekreterare William Douglas som högste bas. Detta blev dock en orimlig arbetsbelastning för Douglas att sköta vid sidan av ordinarie uppgifter.

Till årets tävling hade KAK istället kallat in en tidigare Midnattsgeneral, Per "Rallytravels" Carlsson att driva evenemanget. Per hade ingen formell roll i tävlingsorganisationen, men fungerade i praktiken som dess VD.

– Jag är nöjd med hur vi genomförde tävlingen och tillgången till Gelleråsens fina anläggning med utrymmen och faciliteter. Ett stort plus var också Karlskoga Kommuns intresse. I en stad av den storleken är det bland annat lättare att ha direkt kontakt med rätt personer, betonar Per.

Att förre amatörracern och Eurosport-kommentatorn Tony Ring basar i kommunstyrelsen är förstås ingen nackdel i sammanhanget.

START ARK

Rallyts general och allt-i-
allto Per Carlsson fick själv
även rycka in som speaker
vid målgången på torget i
Karlskoga.



Ekonomiskt sett blev årets rally ingen plusaffär.

– Vi hade planerat för runt 175 ekipage, liksom senast, för tre år sedan. Nu blev det knappt 130 anmälda. Vi hoppas det går ihop sig ändå, men det blir inget över-skott att investera för framtiden.

MINDRE STARTFÄLT än före pande-min upplever hela rally-Sverige.

– Och som alla andra hoppas vi på fler anmälda nästa år.

Samtidigt hade man plockat bort regularity-klasserna till årets tävling.

– Ja, de behöver eget tidtagningssystem och kräver rätt mycket förhandsarbete med hemliga tidskontroller. Samtidigt har utvecklingen för regularity gått mot färre olika och riktigt gamla

bilmodeller, vilket gjort klassen mindre attraktiv för åskådarna.

– Men kanske tar vi in regularity igen framöver, säger Per.

Sträckfunktionärerna uppskattade möjligen årets mindre och mer kompakta startfält, som innebar närmare två timmar kortare arbetspass.

Från de tävlande fick rallyt som vanligt genomgående gott betyg inklusive en lyckad avslutande festkväll. "Historikerna" i gemen tar ju oftast inte lika allvarligt på sekundstriden, som till exempel SM-åkare.

Det klagades dock över långa transporter, som både kostar bränsle och sliter på materialet. Totalt mätte rallybanan drygt 100 mil, varav 15 mil SS. Visst är detta rätt mycket transportmil med

Fakta Midnattssolsrallyt 2022

TOPP-TIO TOTALT

- 1) Per Göthberg/Andreas Svedberg,** Eskilstuna MK/Katrineholms MK, Porsche 911 Carrera RS -72, 1.32.34,7
- 2) Lars-Ove "Biffen" Olsson/Torbjörn Jönsson,** Forshaga MC, Opel Ascona 400 -80, +31,5
- 3) Mikael Wisti/Hugo Carlberg,** Fagersta MK, Volvo 240 -79, +59,7
- 4) Janne Blom/Karlerik Bäckwall,** Finspångs MS/Offerdals MK, Volvo 240 -81, +2.02,5
- 5) Anders Söderberg/Lotta Strand,** Botkyrka MK/SMK Valdemarsvik, Opel Kadett GSI -88, +2.55,5
- 6) Dick Larsson/Jessica Larsson,** Rasbo MK, Volvo 240 -79, +3.03,2
- 7) Kent Nordquist/Per-Erik Hellström,** Vansbro MK/Fredriksbergs MK, Volvo 240 -81, +3.25,7
- 8) Roger Brenemark/Jonas Norrman,** Haninge MK, Ford Escort RS1800 Mk2 -75, +3.30,7
- 9) Eddie Hörbing/Jon Magnusson,** Laxå MK/SMK Linde, Escort RS1800 Mk2 -79, +4.05,3
- 10) Mats Myrsell/Esko Junttila,** SMK Hedemora, Porsche 911 Carrera RSR -74, +4.25,3.

123 startade, 82 fullföljde.

Rallyledare: SS 1 Bo Boddum Andersen, SS 2 Kjell Fransson, SS 3-4 Per Göthberg, SS 5-6 Lars-Ove "Biffen" Olsson, SS 7-20 Per Göthberg.

Sträcksegrare: Per Göthberg 8, Lars-Ove "Biffen" Olsson 6, Bo Boddum Andersen, Mats Myrsell, Janne Blom, Kjell Fransson, Mikael Wisti och Anders Olsson 1.

KLASSVINNARE

Klass 1 bilar äldre än 1962 (1 st): Inget ekipage i mål.

Klass 2 1962-69 max 1000cc (8 st):

Per-Arne Sjöstedt/Mikael Ence, Haninge MK, Saab 96 Sport -64.

Klass 3 1962-69 1001-1300cc (3 st):

Magnus Nordqvist/Samuel Trygg, SMK Örebro, BMC Cooper -64.

Klass 4 1962-69 1301-1600cc (2 st): Inget ekipage i mål.

Klass 5 1962-69 1601-2000cc (16 st):

Håkan Holm/Jesper Holm, Vallentuna MK, Volvo Amazon -65.

Klass 6 1962-69 över 2000cc (2 st): Inget ekipage i mål.

Klass 7 1970-75 max 1600cc (5 st):

Stefan Wiik/Marko Oksanen, Finland, VW 1303 S -73.

Klass 8 1970-75 1601-2000cc (28 st):

Ragnar Glav/Conny Jansson, Vallentuna MK, Opel Ascona A -74.

Klass 9 1970-75 över 2000cc (4 st):

Per Göthberg/Andreas Svedberg, Eskilstuna MK/Katrineholms MK, Porsche 911 Carrera RS -72.

Klass 10 1976-81 max 1600cc (2 st):

Mathias Engh/Andreas Wilhelmsson, Grangärde RRC/Fredriksbergs MK, Toyota Starlet -79.

Klass 11 1976-81 1601-2000cc (19 st):

Roger Brenemark/Jonas Norrman, Haninge MK, Ford Escort RS1800 Mk2 -75.

Klass 12 1976-81 över 2000cc (24 st):

Lars-Ove "Biffen" Olsson/Torbjörn Jönsson, Forshaga MC, Opel Ascona 400 -80.

Klass 13 1982-90 fri volym (9 st):

Anders Söderberg/Lotta Strand, Botkyrka MK/SMK Valdemarsvik, Opel Kadett GSI -88.

Klass 14 bilar äldre än 1991, utländsk nationell homologering (1 st):

Richard Aczel/Allan Harryman, Storbritannien, Porsche 911 S.

dagens mått. Men jämför med det ursprungliga rallyt som ofta var 300 mil långt och hade mindre än 10 mil SS...

– Vi vill gärna komma ned i transportmil, men det handlar också om vilka vägar vi kommer åt att köra på och att ha variation i sträckkaraktär, påpekar Per Carlsson.

I VÄRMLAND finns stort intresse av att se mer av rallyt, inte minst sedan VM-tävlingen flyttat bort. Och visst kan södra och mellersta Värmland bjuda sträckor med varierande karaktär. Men då ligger Karlskoga och Gelleråsen inte optimalt som bas.

Ett specifikt klagomål under rallyt gällde även en känd avåkersväg på

SS 3, där en föråkare flugit av och rivit ned ATA-banden.

– Banden sattes upp igen, men lägre än ursprungligen och då såg förarna banden sent. Många åkte av och gjorde en sväng ut på ett gärde. Hade det varit ett farligt ställe, så skulle vi även ha varnat i roadbooken, säger Per Carlsson.

Arrangören hade sparat in på kostnaden för en målramp på torget i Karlskoga och använde istället en uppblåsbar portal. Det var OK, men målgången blev väl improviserad och bara topp-tre totalt hyllades – inga klassvinnare. Att den kontrakterade speakern lämnat återbud med endast tre timmars varsel bidrog heller inte till att göra det mesta av tillställningen på torget, där en del publik ändå samlats. ●

Tionde gången gillt för Göthberg

• Nio gånger tidigare hade vi sett **Per Göthberg** i Porsche kriga i topp i Midnattssolsrallyt, vid flera tillfällen i totalledning, men efter olika problem aldrig på pallen till mål. Bara en gång hade han brutit rallyt, vid förra upplagan för tre år sedan, då foten slant på bromspedalen och färdens slutade ute i geografien. Men i år bar det hela vägen till totalseger för den 48-åriga Eskilstuna-föraren som tog täten från SS 7. Katrineholmaren **Andreas Svedberg** som gjorde sin första Midnattsstart, skötte roadbook och tidkort.

– Jättekul att kunna köra problemfritt en hel tävling och bästa vägarna jag upplevt i Midnattssolsrallyt. Tidigare år har jag alltid haft trubbel med någon eller några sönderkörda sträckor, vilket är extra tufft för en bil som Porschen, summerar Per.

– Jag har förståelse för att arrangörerna vill låta de snabbaste ekipagen gå ut sist, men skulle uppskatta om vi fick köra först på någon eller några av etapperna.

Den orangeröda, 49 år gamla Carrera RS-911:an har Per nu rattat i nio Midnatts.

– Jag byggde den till rallyt 2012 och hade motorn på renovering senast för fyra år sedan.

Per plockar annars själv isär och ihop motor och växellåda – bland annat av kostnadsskäl. Det handlar dock huvudsakligen om standardgrejer.

– Men Porschen är ganska komplicerad och motorn kräver mycket kunnande, inte minst för att hantera den mekaniska bränsleinsprutningen [förgasarmatning är inte homologerad].

– Det gäller att hitta rätt balans mellan prestanda på sträckorna och förbrukning på transporterna. Med den mekaniska insprutningen kan motorn dra mycket bränsle vid låg belastning och går den för fett ökar riskerna för haveri. Nu har jag fått ner transportförbrukningen från tre till två liter per mil.

Viss nytta har Per här haft av sitt arbete på Volvos kemilabb i Eskilstuna, där han gör bränsle- och oljeanalyser.

Per Göthberg är inte bara snabb i sin historiska Porsche, som är enda bakhjulsdrivna bil han tävlat med. Han är också SM-åkare på elitnivå med meriter som totaltre i East Sweden och totalfyra i Rally Bilmeter säsongen 2020 med en Ford Fiesta R5. Tidigare har han även fortåkt i framhjulsdrivet såsom Seat Ibiza Kitcar och Toyota Corolla 16v. För närvarande delar Porschen rallygaraget med en Skoda Fabia R5 som rustats efter avåkning i fjolårets South Swedish.

– SM och Rally Sweden lockar till nästa år och givetvis att försvara segern i Midnattssolsrallyt.

Men närmast på programmet står hemmatävlingen, EMK-Kannan, där bilvalet ännu inte var klart när detta skrevs.



Vid målgången grattades Per av mamma Ingalill, pappa Kjell och sonen Erik. T.h. kartläsaren Andreas Svedberg.

PERS MIDNATTSFACIT

Klass-/totalplacering

2022_ 1/1

2019 – avåkning

2018 – 2/78

2017 – 1/6

2016 – 3/15

2015 – deltog ej

2014 – 2/5

2013 – 1/5

2012 – 4/21

2011 – 3/7

2010 – 2/24

SNABBA FAKTA

Per Göthberg

Född: 1974-03-31.

Bor: Eskilstuna.

Familj: Sambo Minna Lindeblad, sonen Erik, 16 år (åker kartläsare ibland), bonusbarnen Selma, 15 år och Malte, 12 år.

Yrke: Arbetar på Volvos kemilabb i Eskilstuna.

Utbildning: Maskinreparatör.

BILFAKTA

Porsche 911 Carrera RS

Årsmodell: 1972-73.

Motor: 2,9 liter.

Effekt: 285 hk.

Transmission: 5-växlad standardlåda, lamelldiff.

Hjulupphängning: Torsionsstavar, Öhlins-stötdämpare i original fjäderben med lite hårdare gummibussningar.

Fälgar: Fuchs.

Däck: Pirelli 15 tum 185 fram/205 bak.

Bromsar: Original skivor och ok från Utzon – hårdare belägg.

Vikt: Ca 1.100 kg.

Bilen byggd av: Per, hans bror Peter Göthberg och mekargänget Stig Måård, Hans Torstensson, Stefan Karlsson.



Bo Karlsson är inte bara med och skruvar åt sonen Emil i SM. Nu har hälleforsaren även gjort i ordning en Opel Kadett GTE som han tog till Midnattssolen med Håkan Jacobsson som bisittare och slutade åtta i rallyts största klass.



Trots fina vägar och låga startnummer lyckades ingen av de tre startande USA-bilarna fullfölja årets rally. För värmlänningarna Anders Levin/Bertil Jonsson, MK Team Westom/Säffle MC i Ford Falcon Futura Sprint årgång -64 slutade det med trasig oljekylare näst sista eftermiddagen.



Magnus Nordqvist/Samuel Trygg var klart klassnabbast från öppningssträckan på Gelleråsen och slutade småningom 61:a totalt.

Regularity väckte Magnus intresse

● Först började pappa **Arne Andersson** köra regularity med sin Koja. Arne tog sedan steget till full fart i Midnattssolsrallyt.

– För några år sedan var jag ute och tittade och bestämde att jag ville prova själv, säger 45-årige örebroaren **Magnus Nordqvist**, som nu var en av rallyts yngsta förare.

Magnus byggde sig en egen koja från tomkaross. Motorn borrades från 1.275cc till 1.293cc. Balanserad och med vassare kam levererar den runt 100 hk. Inte så illa för en vagn som utan underredsmassa och inredning väger cirka 630 kg.

Bilen blev inte klar till förra Midnattssolsrallyt, där han istället körde pappas bil med hustru **Ida** vid kartan. I år tävlade Magnus och Arne i varsin koja. Men medan pappa bröt med växellådsras på SS 4, körde Magnus, lotsad klubbkompisen **Samuel Trygg**, hem en säker klassvinst.

– Jag tävlar vidare så mycket jag har råd med. Det är fantastiskt roligt. Finspångsrundan och Rikspokalen står närmast på programmet.



Synd var det ju att vi inte fick se mer av Sören Olssons fina Toyota Celica RA40, ett replika-bygge som stannade på SS 5 med en trasig kolv. Filmföraren hade klubbkompisen Patrik Karlsson i högerstolen.



Snabbe kopparbergaren Janne Westlund hade i år bytt Volvo 240 mot nybyggd Opel Ascona A Crossflow, men fick tekniska problem och krigade inte i klasstoppen när drivningen lade av sista dagen.



"Biffens" revansch

● Tre gånger i rad bröt värmländske profilen **Lars-Ove "Biffen" Olsson** Midnattssolsrallyt på grund av tekniska problem med 400-Asconan. Men i år höll det hela vägen till en total andraplats för den 68-årige Forshaga-föraren, som också tog sex sträcksegrar.

Biffen vann fyra SS på raken och gick till totalledning under rallyts inledande etapp som avgjordes på värmlandsvägar.

– Ja, kul att rallyt var tillbaka en sväng i Värmland. Men sedan gick det inte att hålla i ledningen. Vi hade behövt chansa för mycket. Vi siktade på klassseger, säger Biffen.

Ett par SS-vinster till blev det dock, bland annat på slutsträckan.



"Biffen" med bisittaren och klubbkamraten i Forshaga MC, Torbjörn Jönsson vid serviceuppehållet i Askersund.

– Ja, vi hade visserligen 18 sekunder till Wisti före sträckan och han sade 'vi tar det väl lugnt på sista'. Men då laddade jag istället...



Här på SS 16 är Håkan och Jesper Holm på väg att ta över ledningen i "Amazon"-klassen.

Håkan vann sekundstrid

● Vallentuna-föraren **Håkan Holm** klassvann rallyts riktigt täta sekundfight då han sista dagen spurtade till ledning i "Amazon"-klassen. Håkan med 23-årige sonen **Jesper** vid kartan triumferade med fyra sekunder tillgodo på **Thomas Johansson**, SMK Trollhättan, BMW 2002. Även i förra Midnattssolsrallyt spurtade Håkan och Jesper förbi trollhätteföraren i slutskedet, men då i kamp om andraplatsen i klassen. Tidigare har Håkan läst karta i rallyt åt bland andra klubbkamraten **Ragnar Glav**, åt **Janne Blom** i Volvo PV och **Jörgen Einar** i Volvo P1800.

Klasstrea i årets tävling blev **Patrik Pettersson**, Falköpings MK, ytterligare 0,9 sekunder efter.



"Best-in-show" var föråkaren Adam Backström som med vild och spektakulär framfart i sin hypervassa Volvo PV värmdde upp publiken innan rallytekipagen släpptes på.



Starlinern har "extra allt", såsom maxad hjulbas och överhäng.

Tufft för mesta gammelm bilen

● **Bo Rönnbäck** och **Gerth Svensson** i rallyts äldsta bil, en Ford Starliner –61 orkade denna gång inte riktigt ända fram till slutmålet och en given klassvinst. Men de flesta åskådarna hann ändå få se det osannolika 533 cm långa, 203 cm breda och drygt två ton tunga ekipaget med 6,4 liters V8 på runt 470 hästar i aktion, innan det var slutåkt efter SS 17.

Bäst trivdes nog Bosse och Starlinern med SS 9, andra provet på Gelleråsen, som kördes helt på racerbanans asfalt. Där blev facit 53:e tid. Det innebar att halva kvarvarande fältet – faktiskt precis 53 ekipage – blev frånskäpta...



Fortfarande en klassvinnare var VW:s 1303 S-bubbla, i år ekipaget som kördes av finska duon Stefan Wiik/Marko Oksanen.



I "Påvens" spår

● Förra Midnattssolsrallyt körde **Tomas Åkeson** från Teknis MC en Ford Escort RS2000 Mk1. Nu rattade den 68-årige örebroaren en av rallyts mer udda och uppmärksammade bilmodeller, en Lancia Fulvia 1,3 Coupé HF –67.

– På en tävling ifjol kom det fram en man som visade extra intresse för bilen och berättade att "pappa tävlade med en sådan här när jag var liten grabb", säger Tomas.

Det visade sig vara en av **Ove "Påven" Anderssons** söner. Ove fick ju för övrigt sitt smeknamn, när han på 1960-talet körde för italienska Lancia-stallet. Också **Harry "Sputnik" Källström** rattade Lancias Fulvia Coupé HF – både i 1,3- och 1,6-litersversion – när han 1969 blev europamästare. I Sverige sågs denna rena tävlingsmodell bara på Svenska Rallyt (KAK-rallyt).

1300-motorn i Tomas bil är bromsad till 115 hk. Vagnen väger runt 800 kg och Tomas, lotsad av **Johan Mellström**, klasskrigade mot ett par BMC Cooper, för övrigt en ren Örebro-fight.

– Det började inte så bra för oss med krånglande bränslepump på SS 1 och sedan någon snurrning och avakning. Men i mål kom vi ju, summerar Tomas.

Hemma i garaget har Tomas, som för övrigt sitter i svenska Lancia-klubbens styrelse, ytterligare en rally-Lancia – modell Delta Integrale. Den tävlade han flitigt med för några år sedan. Han har även använt bilen för att skjutsa VIP-gäster åt Midnattssolsrallyts arrangör.

DAF-samlaren gjorde nytt försök

● **Joakim Roman** kör gärna någon R5-värsting eller en Porsche 911. Men den 68-årige örebroaren lär också ha landets största samling av DAF-bilar. En av dem, en 66 Coupé, är preparerad till rally Appendix K.

– Vi körde den i förra Midnattssolsrallyt, men fick motorproblem och bröt direkt, påminner Joakim.

Nu är bilen mer rallyfärdig och 1300-maskinen med dubbla Weber-förgasare ger 125–130 hästar på en bilvikt av cirka 800 kg.

– Den har fina vägegenskaper och gick bra på asfalten, men det bromsar för mycket fram. Variomaticen fungerar ju i princip som en låst diff. Det skjuter på mycket framåt och vi var av ett par gånger.

– Vi har ännu inte fått grepp om vakumstyrningen med elektroventiler och det finns inte många att fråga...

Joakim Roman/Hans Sylvan, SMK Örebro/Djursholms MK, DAF 66 Coupé fick nöja sig med klar jumboplats i klassen.



Yngste föraren i rallyt var Camilla Andersson med Anette Pettersson vid kartan, ett av bara två tjejequipage. Passande nog körde amazonerna från Gullabo RC en Volvo Amazon och den var dekorerad i Bröstcancerförbundets rosa färg.



Australiensarna Darryn Snooks och Tracey Dewhurst var tillbaka med samma Datsun 710 som senast, men fick ingen bra start. Avåkar-svängen på SS 3 kostade dem fyra minuter på sträckan och över fem minuter transportprick. I mål kom de dock och visade ett par veckor senare upp ekipaget i tyska Eifel Rallye Festival.



Tomas Åkeson/Johan Mellström, Teknis MC, slutade tvåa i klassen och siktar nu närmast på höstens tävlingar i Klassiska/Historiska Rallycupen.



Dansk totalledare fick rallyt genom Bo Boddum Andersen/Erik Rasmussen i en Opel Kadett GT/E -78. De är som alla rallydanskar vana vid asfalt och var snabbast på inledande publiksträckan på Gelleråsen. Tättpositionen tappade de direkt nästa morgon, men till slut blev det ändå 22:a plats som bästa utländska ekipage.

Britten Richard Aczel i en Porsche 911 RS 3.0 var snabbast av de utomnordiska deltagarna. Med VM-rutinerade Allan Harryman i högersitsen blev det 55:e plats totalt och som enda startande klassvinst bland ekipage med utländsk nationell homologering. Tidigare i år körde duon Safari Classic i Kenya med samma bil...



Kjell Fransson – alltid sevärd i sin Alpine-Renault A310.



Ny motgång för Franssons

● Det ville sig inte för **Kjell Fransson** heller i fjärde Midnattsförsöket med den läckra och smäckra Alpine A310:an. Vimmerby-föraren med sonen **Peter** vid kartan var visserligen totaltvåa på Gelleråsen första kvällen och näst snabbast även nästa morgon. Därmed gick ekipaget till ledning. Men så var de i likhet med så många andra av på SS 3 föll till fjärde plats och låg sedan fyra-fem till kopplingen säckade med två sträckor kvar att köra.



Anders Söderberg/Lotta Strand, Botkyrka MK/SMK Valdemarsvik i aktion på Arbogas rallycrossbana och vid målet i Karlskoga.

Lyckades i tredje försöket

• Efter motorproblem i de två första Midnatts-försöken med 16v-Kadetten – som en gång i tiden var **Håkan Erikssons** fabriksbil i Opel Team Sweden – kunde **Anders Söderberg** och sambo **Lotta Strand** i år köra hem klassegern och slutade fin femma totalt. Ännu bättre hade det kunnat bli utan dikesvisit i avåkarböjen på SS 3 och slirande koppling hela nästa dagsetapp, vilket tvingade

Botkyrka-föraren och hans mekar att jobba till midnatt.

– Vi hade ett ruggigt tempo fram till avåkningen. Sedan kom jag av mig i körningen. Det var väl fjolårets SM-vurpa med Mitsubishi i Kil som återkom i tankarna.

Vid SM-vurpan bröt Anders armen. Av vintersäsongen blev det heller inte så mycket. Både han och Lotta fick covid och missade Sweden

Historic. Men nu är det full fart – med Mitsubishi i Slottssprinten, Breson och Kullings – och med Kadetten igen till Finspångsrundan.

– Vi har för övrigt plockat ihop en ny Kadett för säkerhets skull ...

Samtidigt är det minst heltid i egna åkeriet som Anders under en 30-årsperiod byggt från en lastbil till dagens tjugotal.



Mats Karlsson/Torbjörn Romedahl, Nässjö MK öppnade med klassledning och var stundtals klassnabbast även fortsättningsvis, men fick till slut nöja sig med fjärde plats och femtonde totalt.



Fyra klassvinster i rallyt har Thomas Johansson tagit med sin BMW 2002 genom åren. I år ledde Trollhätte-föraren lotsad av Juha Liimatainen från start till SS 15 ...

Tom snabbast men Ragnar vann

• Rallyts största klass, Bilar årgång 1970–75 1601–2000cc lockade 28 startande av vilka 18 fullföljde. Klassen toppades i tur och ordning av **Stefan Helin**, norrmannen **Svein Frustøl**, **Kim Sevius** och **Tom Silén**, innan **Ragnar Glav** tog kommandot från SS 11, där Silén bröt för dagen och fick 20 straffminuter.



Tom Silén/Jerry Nilsson, Örsundsbro MK, Opel Ascona A (t.h.) klockade flest klassbästatider, men Ascona-kollegan Ragnar Glav/Conny Jansson, Vallentuna MK (t.v.) knep vinsten och slutade tolv totalt.



Comeback och Midnatts-debut

● Sedan ett par år har tidigare svenske mästaren **Eddie Hörbing** haft en potent RS1800-Escort i garaget.

– Jag köpte den av **Petter Solberg**, som bland annat vann Rally Sweden Historic med den.

Men rallytävlat har Eddie knappt gjort på fem år.

– Och inte med bakhjulsdrivet på över 25 år, men det finns väl där någonstans i ryggen. Onotat har jag heller inte kört på länge, påminner Eddie.

– Jag borde väl förstås förberett mig bättre, men det var en riktigt kul tävling – och nära hem, bara åtta kilometer, så vi slapp hotell och annat.

Jon Magnusson som åkte med några gånger tidigare i karriären skötte kartläsningen.

Av bara farten fortsatte Eddie tävlandet med några notade tävlingar i Svenska Rallycupen.

Eddie Hörbing/Jon Magnusson, Laxå MK/SMK
Linde slutade nia totalt.



Kenneth Waltersson tillhör sedan seklets början de flitigare historiska åkarna, mestadels i den Ford Cortina Lotus med regnummer TDF 457, han rattade i årets Midnattssolsrally med **Thomas Waltersson** som kartis. Många klassvinster har det blivit för den idag 68-åriga **Anderstorp-föraren**, dock bara vid ett tillfälle i Midnattssolsrallyt, som han flera gånger tvingats bryta. I år tog det roliga slut med trasig koppling på SS 10, då **Kenneth** redan var ensam kvar i klassen.

Ludvika-föraren **Jan-Erik Eriksson** lånade en Saab Sport -65 av nästgrannen **Bengt Jonsson** och laddade friskt, lotsad av **Ronnie Maxe**. Duon som här rundar en plastad halmbal fick dock nöja sig med tredje plats i klassen där alla körde tvåtakts-Saab. **Team Pitans** **Per-Arne Sjöstedt** och **Benny Erixon** rådde de inte på.



AUTORACING

SNABBA LEVERANSER • STORT LAGER • FRAKTFRITT ÖVER 1000 KR



Vi har allt för dig och din bil. Kolla in alla varumärken och hela sortimentet idag.

AUTORACING.SE

Följ oss på sociala medier!

@Autoracing

SVENSK BILSPORT

Partner till Svensk Bilsport



3 x 3 för Wisti

● **Mikael "Micke" Wisti** gjorde sin åttonde start i rallyt, har alltid fullföljt och oftast krigat i topp, alltid med Volvo 240, men med olika kartläsare. I år slutade den 59-årige Fagersta-föraren totaltrea – liksom 2015 och 2019. I högerstolen hade han rallyts yngste deltagare 17-årige **Hugo Carlberg**.

– Hugo praktiserade förra året hos EKS – **Mattias Ekströms** team – i Fagersta och var med ute när vi testade, berättar Micke.

– Jag frågade om han ville åka med i vår KM-tävling och sedan blev det fortsättning med ett antal onotade tävlingar förra hösten och i vintras.

Hugo var jätteintresserad och duktig och ett naturligt kartläsarval till Midnattssolsrallyt. Själv kör han också ungdomsrally.

– Hugo var väl lite nervös, bland annat för att göra någon miss på transportsträckorna, men allt funkade jättebra.

Sista dagen attackerade Wisti i ett försök att jaga ikapp "Biffen" och knipa andraplatsen. Rallybanan gick då mer i Wistis än Biffens hemtrakter och Wisti vann en sträcka och tog in 20 sekunder.

– Men vi var ändå 18 sekunder efter inför sista sträckan och då slog vi av och nöjde oss med att försvara tredjeplatsen.

Efter Midnatts väntade premiär hemma i Fagerstas SM-rally Nattkröken i nybyggd Volvo 940 Grupp H B och Hugos första notade tävling, där de dock bröt på sista sträckan.

– Det passade ju bra att göra notdebut i en hemmatävling, där jag hittar rätt bra och det inte är så allvarligt om notläsaren kommer av sig.



Tungviktaren Mikael Wisti med 17-årige flugviktaren Hugo Carlberg som navigatör. Trea totalt och bäst av 19 startande Volvo 240-ekipage.



Per-Arne Sjöstedt har med marginal hunnit bli 65-plussare sedan förra Midnattssolen. Men varken Haninge-föraren eller tvåtakts-Saabens av årsmodell -64 har gått i rallypension. Per-Arne och Mikael Ence var särklassigt snabbast i "tvåtakts"-klassen och försvarade vinsten från 2019.



Tommy "Trollspeed" Karlssons 99 EMS 16v gav vibbar av Stig Blomqvist i Saabs fabriksbil i sent 1970-tal. Tommys klubbkompis i SMK Trollhättan, Urban Bohlin lotsade till åttonde plats i den tuffa tvålitersklassen för bilar av årgång 1976-81.

Gilbert äldst i år

● Östgöta-föraren **Gilbert Casselsjö**, som nyss fyllt 83 år, var äldste chauffören i årets startfält. Vid sin sida hade han sonhustrun **Caroline**, som rallydebuterade i våras. Gilbert har en mångårig rallykarriär bakom sig i bland annat Ford Cortina och Ford Capri. Men efter ett långt uppehåll rattade han nu den Toyota Starlet -83, som han haft kvar sedan åren i Starlet Cup på 1980-talet och nu anpassat till Appendix K.

– Den är rätt standardmässig och vi får inte ha dubbla förgasare, vilket är klassat till tidigare årsmodeller.

Rally är ett av Gilberts stora intressen, flyg ett annat. Efter en karriär som flygvapenpilot i Tunnan, Lansen, Draken och Hercules flög han civilt fram till pension och har fortsatt som privatflygare.



Gilbert och Caroline Casselsjö, Östgöta BSF, redo för start på SS 1. Småningom blev det en fjärdeplats i klassen i konkurrens med betydligt motorstarkare ekipage.



Visst kan man åka Volvo 343 -81, även om det är tufft att kriga mot RS1800-Escorter i tvålitersklassen 1976-81. Mikael Eriksson/Lars Hermansson, Hällefors MK slutade nia i klassen och 35:a totalt.



Dan t.v. diskuterar med Robert som står med kamremmen i handen. Nere på servicemattan gör Jesper Samuelsson (sittande) – Roberts SM-kartläsare – och Dans svärson Kim Axenborg i ordning reservmotorn för montering.

Dan tvärsist efter motorbyte

● Eskilstuna-föraren **Dan Andersson** körde senast Midnattssolsrallyt 2018 i en Suzuki Swift Mk1. Då tvingades han till motorbyte vid ett av etappuppehållen, men som ensam startande i klassen blev det ändå vinst till slut.

I årets rally tröttnade Suzuki-motorn efter fem körda sträckor.

– Då tänkte jag kasta in handduken, berättar Dan, som hade rallydebuterande dottern **Sandra Axenborg** i högerstolen.

Men servicegänget med SM-åkande sonen **Robert** i spetsen ville annorlunda. Medan **"Fräsen"** hemma i Eskilstuna beordrades hämta reservmotorn och köra den till Gelleråsen, rev servicegänget ur den trasiga maskinen och efter totalt 3 timmar och 40 minuter kunde Dan starta upp bilen med reservmotorn monterad.

– Med tio tillägsminuter för två missade SS, låg vi ju långt bak i klassen och totalt, men tuffade på till sista sträckan, där vi blev stående i ett vägbyte med trasig drivaxel.

Robert fann åter på råd. Serviceteamet ryckte ut med en drivaxel, som Robert preparerade med kulor och lager, så att den sedan kunde monteras på mindre än fem minuter.

– Så vi kunde köra i mål den här gången också. Drivaxelbytet var förstås mot reglerna, eftersom vi inte hade axeln med i tävlingsbilen och hade utomstående hjälp med bytet. Men vi var ju tvärsist och ingen protesterade...

BILSPORT Rally & Racing MED FOKUS PÅ RALLY PRENUMERERA

VOLVO 940 GRUPP H
Thomas Lennstrands potenta bygge

Rally & Racing
MED FOKUS PÅ RALLY

NOTER MED FLODIN
Så gör Patrik och Göran

Quattrofabriken
Norrlandsveckan
Rallybåten
Karting-SM
RallyX

Abboneratskylning
7-125000-100000
7-125000-100000
7-125000-100000

FOLKRACE
Festivalsommar

Midnattssolsrallyt 2022

SUPERTALANGERNA: BEGANOVIC OCH GRANFORS

SOM PRENUMERANT FÅR DU FLERA FÖRDELAR

- Du får rabatter på entréer
- Du får tidningen bekvämt hem i brevlådan
- Du får exklusiva erbjudanden
- Du betalar mindre än de som köp av lösnummer

Starta din prenumeration på
rallyracing.se/prenumerera

EN TIDNING FRÅN **Albinsson & Sjöberg**

TRE HADE GULD

En av de tätaste poängstriderna i rallycrossens SM-historia utkämpades i finalheatet i 1982 års avgörande tävling på Bergby-banan i Film. Lasse Nyström kom dit som storfavorit med maximal poäng efter tre raka delsegrar. Men nu gällde i princip dubbel poäng och titelfighten var därmed i praktiken ändå öppen.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)



Finaltävlingen på Bergby-banan gick till en början enligt plan för VW-åkande Lasse Nyström, som med gedigna körningar i kvalheaten säkrade en plats i A-finalen, där de fem finalisterna på den tiden

startade på linje. Finske Timo Virtanen, även han i VW, tog finalledningen direkt. Virtanen hade inte med titelstriden att göra, men bakom hade Nyström guldläge – tills växelspaken lossnade. Per-Ingge Walfridsson smet då förbi och

såg ut att köra hem mästerskapet. Men på slutvarvet hittade hans Volvo-kollega Anders Hultqvist en lucka och kastade sig förbi.

Inte förrän tillbaka i depån fick Hultqvist klart för sig att han därmed även försvarat sin fjolårstitel. PI

Walfridsson tog SM-silvret och Mikael Nordström bärgade bronset, medan Lasse Nyström blev utan medalj. Tidigare under hösten hade Rimo-föraren för övrigt blivit blåst på mästerskapstiteln i back-SM, som han också toppat inför finalronden. ●

FÖR 30 ÅR SEDAN



● SMK Örebro firade 75 år och visade upp en del av sin historia i en utställning på Örebromässan i samband med klubbens dåvarande stortävling ASG-rallyt. **Staffan Bergdahl** och **Per-Erik Svensson** från grannklubben Teknis MC i en Nissan Sunny GTI-R knep totalsegern. Staffan passade sedan på att provsitta ett av utställningens häftigaste äldre fordon.

FÖR 20 ÅR SEDAN

● Krasch i första kvalheatet blev ingen bra start för **Magnus Hansen** vid SM-finalen hemma på Kinnekulle. Götene-föraren tvåhjulade, styrde ned bilen, men for ut över skyddsvallen. Publiken var aldrig i fara och Magnus var själv snabbt ur bilen för att kolla skadorna.

"Vi måste byta drivaxel, styrarm och stötfångare", ropade han i mobiltelefon till mekarna i depån i väntan på bärgning.

Bilen var sedan startklar till nästa omgång, men i en närkontakt knäckte Magnus kylaren och topplockspackningen ... Där rök också guldchansen och den slutliga bronsplaceringen kändes som en klen tröst.



GREPPET



FÖR 40 ÅR SEDAN

● Klar guldfavorit inför finalhelgen i rallycross-SM 1982 på Bergby-banan i Film är **Lasse Nyström** (bilden t.h.). I A-finalstarten (ovan) är han (mitt i bild) lite efter finske **Timo Virtanen** (t.v.) och **PI Walfridsson** (t.h.). Blivande mästaren **Anders Hultqvist** skuggar Virtanen medan femte finalisten **Mikael Nordström** är skymd bakom Nyström.



SM-medaljörerna fr. v. Mikael Nordström, SMK Gävle (brons), Anders Hultqvist, SMK Örebro (guld) och Per-Inge Walfridsson, MK Ratten (silver).

FÖR 15 ÅR SEDAN



● En snabb rattmanöver gör **Magnus "Mankan" Henriksson** här för att ta ner Mitsubishi's innerhjul i sekundstriden om Koppartunnan i Kopparberg 2007. Stockholmaren som tävlade för SMK Linde lyckades dock trots fullsatsning inte rå på 62-årige veteranen och märkeskollegan **Håkan Svensson**. Bilsolläraren från Skövde och Fägre MK triumferade med 0,4 sekunder.

FÖR 10 ÅR SEDAN

● Sju tjejer tävlade i tjejpopulära Yamaha-klassen när Mellansvenska Kartingserien, MKR körde sin avslutande deltävling på Järfälla-banan. I karten sitter **Isabell Anderberg**. De övriga är fr. v. **Nina Nåtfors**, **Tilda Mehtonen**, **Moa Dahlman**, **Linnéa Hamrin**, **Sara Lindgren** och **Thea Pettersson**. Av dem är Thea idag fullt aktiv i karting bland annat som biträdande tävlingsledare vid SM ifjol och i år och som sportgrensansvarig i Uppland. Moa har fortsatt tävla med vissa uppehåll, medan Nina Nåtfors åtagit sig sekreteraruppdrag i tävlingssammanhang, plus uppbackning av storebror Niclas som tävlar. Tilda har växlat till enduro. Isabell, Sara och Linnéa är inte engagerade i motorsport.



VILDASTE OCH VA

Ett av Sveriges absolut häftigaste Volvo 940-byggen för rally. Så säger många åskådare som sett Thomas Lennstrands bil.

Den drar blickarna till sig på sträckorna, tack vare snabb chaufför och skicklig co-driver. Dessutom tål 940:n mer än väl att detaljstuderas när den står stilla.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Den vita 940:n vräks igenom böjarna som ett skenande lokomotiv. Rent visuellt blir ingen åskådare besviken. Thomas Lennstrand, chaufför och byggherre, har en frisk körstil och sätter riktigt snabba sträcktider. Ofta utnyttjar han mer än hela vägen.

En stor del av publiken reagerar också på motorljudet och

noterar hur fint bilen går på vägen.

I svenska rallytävlingar går det ungefär 13 Volvo på dussinet bilar. Men det här exemplaret är ingen dussinbil. Långt därifrån.

Många menar att "Tibuc-Volvon" är en av landets fränaste rally-940. Kanske den häftigaste av alla.

Just den här bilen är ett resultat av många års rallytävlande, stor nyfi-

kenhet och utsökt ingenjörskonst.

Lennstrand tävlar för västgöta-klubben Kullings MS och körde en hel del rally redan i unga år.

– När jag åkte på 1990-talet körde jag på sommaren och byggde om under vintern. Testade mig fram och gjorde hela tiden nya grejer till bilen.

Då körde han Ford Escort. Sedan blev det ett 14 år långt tävlingsuppehåll. Den tiden använde Thomas till att bygga upp sitt företag, Tibuc AB, som legotillverkar tekniska komponenter på beställning.

2013 VILLE HAN tillbaka bakom ratten i en rallybil.

– Då bestämde jag mig för att bygga på en Volvo 940. En förbaskat rolig bil. Bakhjulsdriven med mycket pulver. En välbyggd 940

är utan tvekan världens bästa bakhjulsdrivna bil för rally på grus.

– Dessutom är det ju så otroligt många som kör 940 och jag tänkte att nu hade jag resurser och möjligheter att ta fram riktigt bra delar som jag även skulle kunna erbjuda åt andra förare.

En bil skalades ner till plåtren kaross som behandlades för att få bort varenda gram av överflödiga underredsmassa, limrester och annat.

– Målsättningen var glasklar redan från början. Lägsta möjliga totalvikt. Och i en tvåhjuldriven bil måste vikten placeras så nära drivhjulerna som möjligt. I det här fallet långt bak och långt ner.

Thomas lusläste Grupp H-reglementet och funderade över varenda



CKRASTE 940:N

detalj som skulle monteras på bilen. Vilka fästen kunde avvaras helt? Vad gick att skära bort? Hur kunde delarna förbättras.

– För mig är det viktigt att hålla mig inom regelverket, förklarar Lennstrand som har skapat mycket till bilen i avancerade CAD-program och därefter tillverkat dessa i aluminium eller stål av höghållfasthetstyp.

– Jag köper gärna färdiga prylar. Men jag tillverkar ännu hellre själv, för att få riktiga racegrejor med min personliga touch. På så sätt är det ännu lättare för mig att jaga vikt.

TABARA FÄLGARNA. Det finns gjutna att köpa. Men de väger uppåt tio kilo styck. Thomas designade egna och gav i uppdrag åt en firma att ta fram smidda fälgar.

– De första vägde bara 4,9 kilo styck. Men de var för veka. Vi la på fyra hekto per fälg och då fick vi den styrka vi eftersträvade.

Det tankesättet genomsyrar hela bygget. Låg vikt, bra prestanda och god hållbarhet.

– Jag vill hela tiden hitta bättre lösningar. Till exempel mindre friktion i växelspaken. Många har för klena grejer och då blir det rangligt och glappt.

Thomas skapade ett eget spakstall med bättre ytbehandling och lagringar än vad han kunde hitta på marknaden. Det gör växlandet enklare och snabbare.

Han har gjort flera av växellådans delar själv. Urtrampningslager, sprängkåpa, förlängning, växellådshusets gavlar och fläns. ▶



Det egentillverkade insuget är så vackert att det platsar som väggpyrdnad. Tar nio timmar att fräsa ett sådant.

SNABBA FAKTA **Thomas Lennstrand**

Född: 1969-04-17.

Bor: Villa i Vårgårda.

Familj: Fru, två barn som har flyttat ut.

Yrke: Egen Företagare.

Hobby: Bilar, och renovera hus.

Klubb: Kullings MS.

Co-driver: Conny Erixon.

Typ av noter: Siffernoter.

Musiksmak: 80-90 tal.

Läser: Helst inte, men man måste.

På nätet kollar jag: Blocket, motorsport.

Äter gärna: God mat och husmanskost.

Dricker gärna: Vatten och gott vin.

Tre favoritprylar: Dator, cnc-maskiner, rallybil.

Tävlingsdebut: 1990.

Antal tävlingar: Cirka 250 st.

Favorittävling: Kullingstrofén.

Privatbil: Volvo XC 60.

Sportslig framtidsdröm: Att kunna köra rally i många år till.

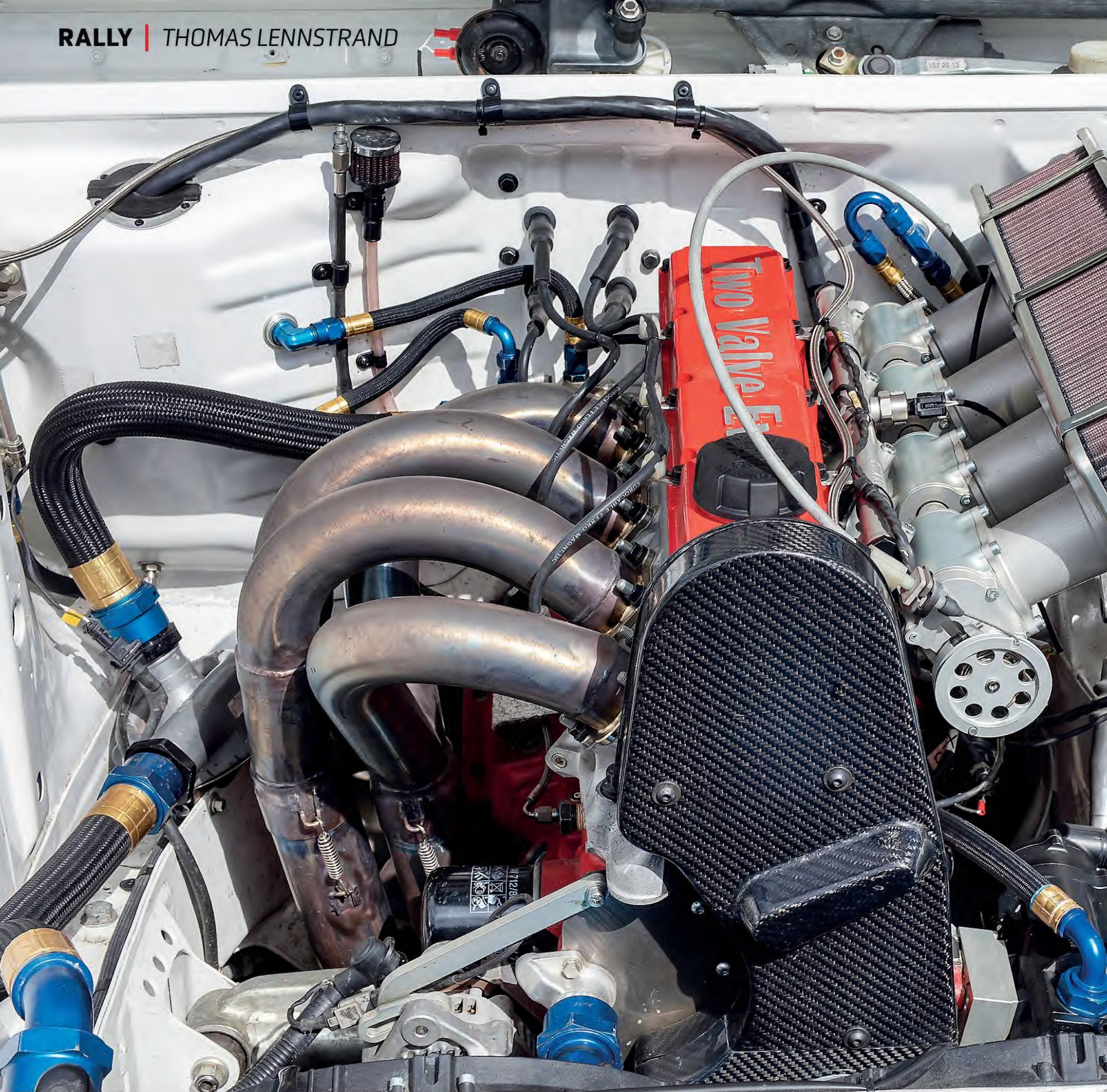
Styrka som förare: Ganska lugn och inte rädd för fart.

Kan jag bli bättre på som förare:

Måste åka mer för att ta ut allt i körningen, men tiden finns inte riktigt.

Åskådarna blir sällan besvikna när Thomas Lennstrand och hans co-driver Conny Erixon jagar sekunder med Volvo 940:n. Den har fyra systerbilar som är ganska lika i specifikation, och 10-15 ytterligare som är till 70 procent byggda som denna.





► Sprängkåpan är fräst ur ett 42 kilo tungt block och den färdiga produkten väger inte mer än 1,1 kilo! Bara att fräsa fram den delen tar nio timmar.

Reglementet för hjulupphängningar är ganska hårt styrt.

– Man får byta till klassade länkar. Mer kan jag inte göra. Vi har börjat åka med stötdämpare från franska Bos Suspension som säljs av THT Suspension i Torsby. De dämparna har låg friktion och dubbelkolvssystem så att vi kan styra kraften i dämparna väldigt bra. Dessutom är de lätta, och det är bra!

Bakom fälgarna hittar vi bells med flytande lättviktsbromsskivor från Alcon.

– I och med värmen centrerar de hela tiden, skivan går alltid i

centrum. Därmed har jag alltid jämn och fin broms. Det slår aldrig i pedalen.

INNE I KUPÉN är multifunktionsratten en eye catcher. Den är synkad med motorns MoTeC-system och därmed något av bilens hjärna. Thomas har inte tillverkat ratten själv, men han har skrivit programmet för den.

Eftersom det mesta styrs från reglagen på ratten är instrumentbrädan spartansk förutom en MoTeC-dash. Men brädan är, originalformerna till trots, givetvis inte heller lämnad åt slumpen. Den är tunn. Väger bara 1,5 kilo.

Certburen från KBT är tillverkad i chrome moly och väger inte mer än nödvändigt. Och för viktens

skull sitter stolarna så långt bak som möjligt, med bakersta punkten i höjd med där baksätets framkant var. Rattstången är förlängd enligt maxmålet 250 mm.

Förutom funktion och låg vikt, har stort fokus lagts på att hela bygget ska vara snyggt. Bromsledningarna är dragna inne i hytten. Och under huven ser du direkt att motorn är placerad så lågt och långt bak som möjligt.

– Mellan framvagnsbalken och botten av motorn är det bara en centimeter. Kylpaketet är tillbakaflyttat. Det är Volvo original cellpaket som vi har svetsat egna gavlarna till. Vi har också ändrat på vattenflödet och använder en elvattenpump för att ha konstant flöde på vattnet. ►

”LÄGG TVÅ KVÄLLAR EXTRA INNAN TÄVLING. INGEN VILL BRYTA P G A SKITFEL SOM GÅR ATT FÖREBYGGA”



Motorkroppen är byggd av Kent Karlsson på Motor Design Sweden AB. Thomas gör alla detaljer, till exempel CNC-portar toppen. Mappningen görs av Per Johansson på Calitech AB. Notera på lilla bilden, hur elkablarna är dragna i rambalken.



BILFAKTA Volvo 940 Grupp H -98

Motor: 230 Evo.

Effekt: Cirka 340 hk.

Vridmoment: 320 Nm.

Transmission: Mds Seq.

Bromsar: Alcon.

Hjulupphängning: Bos/Tibuc AB.

Fälgar: Lätta och fina.

Däck: Yokohama.

Vikt: 1.050 kg.

Bilen byggd av: Thomas Lennstrand, Börje Hansson, "Poppo" [KBT], Crille Fors, Roger Hägg, Conny Erixon, Pontus Lennstrand, Per Johansson [Calitech].

Med focus på uthyrning av Rally2 bilar i Norden!



Försäljning av Gulf Race Fuels.
Service/underhåll av tävlingsbilar och transmission.
Hankook tävlingsdäck.

GN MOTORSPORT SWE

0709-92 85 97 • Staffan@gnmsweden.se

20% RABATT



PÅ ALLA BUSSNINGSKIT
FRÅN POWERFLEX



SCANNA MIG
FÖR ATT KOMMA
TILL ERBJUDANDET!



APEX.SE



APEXSWEDEN

info@apex.se 0709-59 51 55

Med hjälp av 3D CAD-programmet Solid Edge skapar Thomas en mängd delar. I datorn kan han simulera och provmontera innan ritningarna blir verkliga produkter i någon av hans maskiner. Bland annat har han tillverkat transmissionsdetaljer som sprängkåpa, urtrampningslager, växellådshus och fläns.



En annan detalj är elsystemet som dragits i rambalken. Stilrent! Tändspolen är placerad på kupésidan av torpedväggen för att slippa kablage i motorrummet, där det kan ärga och få fukt i sig.

VARENDA DETALJ är noga genomtänkt. Sedan bilen premiärkördes i Vedum 2015 har det mesta förfinats efter hand. Thomas vägrar lämna något åt slumpen.

– Lägg två kvällar extra i garaget innan du åker på tävling. Det kan förvisso alltid lossna grejer, men ingen vill bryta på grund av skitfel som man kunde förebyggt hemma.

– När du startar en sträcka ska du veta att allt är klart. Hjulen dragna, olja i motorn, pang på! Sträcka, grus, noter ... mål!

– Du ska inte behöva sitta och fundera på om det klonkar någonstans eller om du dragit åt alla skruvar.

En titt i bagageutrymmet visar att Lennstrand inte ens funderar över att byta hjul på tävling.

– Om du kör punka på en kort tävling är du borta ur resultatlistan ändå. Därför har jag inget reservhjul. Kör du långa tävlingar, typ SM, är det ju en helt annan sak. Men det gör inte jag.

Han tycker inte heller att man behöver ha med sig mängder av

reservdelar till en vanlig tävling med 4-5 sträckor.

– Du hinner inte byta särskilt mycket i alla fall. Bättre att lägga tid på test mellan tävlingarna.

THOMAS KÖR gärna test. Tre varv på en sträcka, därefter analys av rapporten från bilens loggssystem. Justera lite och ytterligare tre varv. Därefter ny analys.

– Alla kan analysera sig fram till bättre sträcktider. Börja med att köpa en enkel incar-kamera och studera din körning när du har kommit hem från en tävling. Hur gör du när du kommer till ett vägbyte? Där kan du inte tjäna tid,

men du kan förlora fem sekunder per vägbyte om du gör fel.

Lennstrands drivkraft är en kombination av att skapa och köra tävling. Han tycker fortfarande det är riktigt kul att köra rally.

– Att testa nya grejer, förbättra och förfina, att hitta lite tid här och där, det är ju det som är hela grejen. Och tävlingshelgerna är avslappning för mig.

Och jakten på vikt är inte fullt så överdriven som du kanske tror.

– Jag och en kompis har ett motto. Att vi ska ha minimivikt på ekipaget och trivselvikt på personalen. Man måste ju få unna sig en hamburgare och må gott ibland!



Överallt i och på bilen finns utsökta detaljer. Kolla huvgångjärnen som både är funktionella och en fröjd för ögat.



Thomas testar och utvärderar gärna nya prylar. Till exempel dessa stötdämpare från franska Bos Suspension.



Är inte multifunktionsratten monterad går inte bilen att starta. Härifrån styr Thomas det mesta.



Pedalställ från Tibuc har vi sett i andra häftiga byggen. Strictly race och lättskruvat när något måste justeras.



Växel- och handbromsspakar av kolfiber. Alla mindre detaljer i aluminium. Så lite, och lätt, massa i rörelse som möjligt.



Under aluminiumhöljet sitter en originaltank från Ford Connect. Behöver inte homologeras och besiktigas. Till vänster syns torrsumpstanken som fördelar luft och olja från pumpen i motorn. Under plastkåpan till höger vilar ett litet, lätt litiumbatteri. Alla armaturer och hållare som syns, har Lennstrand givetvis tillverkat själv.

MOTUL 300V

Motul 300V var en revolution när den lanserades 1971 som världens första helsyntetiska motorolja. Sedan dess har oljan uppgraderats kontinuerligt. Ledande racingteam inom F1, Le Mans 24h, Rally VM och dragracing har förlitat sig på att Motul förser dem med en olja som inte bara ger ett högre motorskydd, utan också maximerar effekten i motorn. Nya 300V finns i 12 olika viskositeter och oljorna fungerar i såväl standardbilar som i extrema racingbilar.

NYUTVECKLAD TEKNOLOGI

ESTER Core® Technology

- ✓ Ger högre motoreffekt jämfört med konkurrerande oljor*
- ✓ Med ännu högre motorskydd
- ✓ Utvecklad tillsammans med bl.a. världsledande team inom endurance-racing (Le Mans 24h) och drifting
- ✓ Kompatibel med alla bränslen



* Testresultat i dynojet med t.ex. BMW M3 2011 uppvisar signifikanta effekthöjningar på upp till +10 hk jämfört med konkurrerande 10W-60 oljor.



'THE MAGIC

Stor show trots färre besökare

Efter två inställda år var det äntligen dags. Med dundrande, eldfängd invigning var "The Magic Weekend" i Höljes tillbaka på sedvanligt manér första helgen i juli. En klassiker som drog 51.600 besökare under rekordåret 2018.

Nu, första året efter pandemin, en djupdykning i besökarantal. Kanske några fler spontanåkt till Höljes om inte vädret också spelat arrangören ett spratt. De 22.400 som kom bjöds ändå på stor show i huvudklassen Euro RX samt landskamp och supportklass. AV ANDERSEKSTRÖM (TEXT & FOTO)

Höljes snuvades i år på huvudklassen i World RX som enligt planen skulle kört sin historiska första elektrifierade VM-deltävling i Höljes. Försenade leveranser av delar till de nya elektriska värstingbilarna gjorde att en del välmeriterade förare istället hoppade in i EM-klassen i Höljes, med de gamla VM-bilarna.

– Det var bra att bland andra Johan Kristoffersson och Oliver Solberg ställde upp och bjöd på

show i EM-klassen, sa tävlingsgeneralen Morgan Östlund.

Att årets åskådarantal dalade så markant, tror Östlund kan bero på flera orsaker.

– Efter två år av pandemi kan nog många ha skaffat sig nya vanor. Kanske påverkade även introduktionen av elbilar. Många vill ju se och höra SuperCars med förbränningsmotorer.

Nu väntar några kämpiga år för arrangören Finnskoga MK. Målsättningen är att komma tillbaka

starkare och år för år växa igen – för att komma tillbaka till forna glansdagar publikmässigt.

– Det blir en kämpig tid med skifte till ny era med eldrivna bilar. Men vi har en del planer.

DESSA OMFATTAR bland annat en del byggnader som skulle göra att man inte behöver hyra in så mycket, men också lite ändringar på banan. Det skrala publikantalet gör dock att den del investeringar måste skjutas på framtiden.

– Vi har skissat på lite banändringar, men inget är spikat än.

Folkfesten i Höljes fanns där som vanligt ändå, bara i mindre format. Campingstråket "Lyckliga gatan" kanske inte mätte sig lika stor och bullrig som förr. Och på kvällsscenen fanns kanske inte de mest namnkunniga artisterna. Men förarna gjorde sitt yttersta för att bjuda på underhållning och rafflande show dagarna i ända. Och det är ju ändå huvudsaken inför framtiden!



WEEKEND”

EURO RX1

Solberg, nej Marklund, vann

● Årets upplaga av Euro RX1 på den ikoniska Höljesbanan kommer att bli hågkommen inte bara för **Oliver Solberg**s vassa körningar tävlingen igenom, där han vann alla sina heat, utan också för hans emotionella segerintervju fylld av glädjetårar.

Som en stor käftsmäll kom sedan eftermälet vid den tekniska efterkontrollen. Två timmar efter målgång konstaterades Solbergs hasplåtar sammanlagt 3 kilo för tunga. Segern lämnades istället över till racetvåan **Anton Marklund**.

– Tråkigt för Oliver eftersom han har kört så bra hela helgen. Men de där extra fyra poängen i mästerskapet känns ändå skönt att ha, sa Marklund.

Fyrfaldige världsmästaren i rallycross, **Johan Kristoffersson**, hade ingen av

sina bättre rallycrosshelger i Höljes. Han klagade på känslan och effekten i bilen, men var trots detta kvaltrea och trea efter progressionsheatet. Han vann sin semifinal men körde sedan punktering i finalen.

– Det var inte min dag helt enkelt. Det hade varit kul att få köra några fler varv, men punkteringen satte stopp för det.

Lycklig som få var däremot hemmaföraren **Linus Östlund**, som i sitt livs första SuperCartävling lyckades ta sig till semifinal. Dessutom med en heatseger i bagaget från kvalen.

– Jag är nog nöjdaste killen i Värmland just nu. Kändes skönt att farten fanns för att vara med och hugga på toppåkarna i klassen och jag är sjukt nöjd med bilen, jublade Linus.



Oliver Solberg flög fram mot segern i Euro RX1 och gav sedan en segerintervju fylld av glädjetårar. Några timmar senare var han utesluten, för att bilens hasplåtar var tre kilo för tunga.



LANDSKAMPEN

Urban Bergström briljerade

• Trots, eller kanske tack vare att **Simon Olofsson** har tio minuter till norska gränsen, fick han på fredagen agera "landsförrädare" i den traditionella landskampen mellan Sverige och Norge.

Han blev också Norges bästa poängplockare med maximala 15

poäng i kvalet, två fler än **Martin Enlund** i SuperCar Lites. Enlund visade sig dock vassast i landskampsfinalens SuperCar Lites-heat.

Kvickast i 2WD-klassens kval var inte **Urban Bergström**, men väl hans teamkollega **Viktor Johansson**,

som samlade full pott. Till finalen var det dock Bergström (bilden) som briljerade och tog hem flest poäng till moderlandet, före **Per Berglund**.

När dammet lagt sig var det stor-seger för lag Sverige, som vann mot

Norge med utklassningssiffrorna 108-77.

För lag Sverige tävlade **Martin Enlund, Casper Jansson, Ida Törnhult, Mattis Jansson, Viktor Johansson, Per Berglund, Urban Bergström** och **Micke Nilsson**.



RX2E

Lite elektriskt blev det ändå

• Även om världspremiären för elbilar i tungviktsklassen RX1 uteblev i Höljes, så var det årspremiär för elbilar i RX2e, där man tävlar i eldrivna varianter av SuperCar Lites-bilar.

Här blev det dubbelt svenskt på pallen genom Arvikasonen **Nils Andersson** (bilden) på en andraplats före **Isak Sjökvist**.

Klassens tredje svensk, **Filip Thorén**, tog sjätteplatsen i säsongsöppnaren som vanns av belgaren **Viktor Vranckx**.



OFFICIELL LAUNCH

Nytt svenskt rallycrossteam i RX1

• Den officiella launchen av nya svenska teamet i rallycrossens toppklass RX1 avverkades i Höljes. Teamets sportchef **Emil Axelsson** presenterade bilen tillsammans med förarna **Klara Andersson** (Sverige) och **Niclas Grönholm** (Finland).

– Det ska bli väldigt spännande. 2020 provade jag lite elbil med Stard-teamet och i vintras körde jag RX2e, sa Klara.

Det är nybildade PWR RX som driver CE dealer team med **Jussi Pinomäki** från SET Promotion som teamchef. Det är även finska SET Promotion som står för bygget av bilarna.



SUPERCAR LITES – SUPPORT

Hård ansträngning för Olofsson

• Årets RallyX-kung i SuperCar Lites, **Simon Olofsson** (bilden), var också den som visade mästartakter i support-racet för Lites under Höljeshelgen. Olofsson kom med tre färskta RallyX-segrar i bagaget, men även ett långvarigt halsproblem, som nästan kunde kostat honom segern.

Han tog direkt kommandot genom att vara snabbast i både Q1 och Q2, för att i sista kvalet sluta på andraplats efter **Martin Enlund**, som totalt var kvaltrea efter Olofsson och **Casper Jansson**.

I den halkiga finalen var det dock Olofsson som efter en hård ansträngning lyckades knipa segern. Hostande fick han hämta luft en stund för att kunna ge en segerintervju.

– Känns förbannat gött det här, fick han fram.

Bakom honom var det kubbning om silvret. Till slut gick **Mattis Jansson** över mållinjen som tvåa, en hårsman före trean Martin Enlund.



Bergström och Haug i en sällsam segerdans.

SUPERNATIONELL – SUPPORT

En tango med kapten?

• Ingen "Magic Weekend" i Höljes utan hårresande körningar i supportklassen av inte minst **Urban Bergström**. Den 54 år unge spelevinken från Sunne levererade vassa körningar och stor show i både fredagens landskamp och tävlingsdagarnas supportrace.

Med sin väl beprövade Volvo S40 som byggdes redan till säsongen 2010 var Bergström först över mållinjen i båda finalerna. Därefter bjöd han upp till segerdans med tvåan **Herbjørn Haug** från Norge.

– Man måste ju bjuda på lite show, menade Bergström och skrattade.

Fast det var **Per Berglund** som plockade flest poäng i kvalet med sin vassa **Eliasson**-byggda 2400-BMW, då Urban kostade på sig en uteslutning i första omgången.

RX3

Marius – en norsk multitalang

• Efter ett NM-guld i racingklassen GT4 ifjol, hittar vi numer 18-åriga **Marius Solberg Hansen** i svensk racing och STCC i en VW Polo. Multitalangen från norska Holmestrand, som i vinter även kört rally, passade på att göra ett succéfullt gästspel i Höljes.

– I framtiden är det racing jag vill satsa på. Men mycket träning är bra, även i rallycross, kommenterade Marius.

Han tog sig hela vägen till semifinal i RX3-klassen och briljerade där med seger och biljett vidare till finalen, som han vann, nästan på målfoto. 0,38



sekunder skiljde honom och **Kobe Pauwels** över mållinjen. En skön seger för den unge norrmannen.

Nu väntar vidare körningar i STCC, samtidigt som Marius lämnar öppet för fler gästspel i rallycross.

Designa din egen overall utan begränsning från 11.295:-

När inget är omöjligt!
Bra kvalitet,
snabba leveranser

Utmanaren som tar stormsteg i sin utveckling.
Finns hos oss!

Facebook.com/
motorsportshopen

+46 (0)703-90 90 39
motorsportshopen.se

Välkommen
önskar Niklas

MS2 RAPTOR

MS2 DUBB

RAPTOR L60

RAPTOR SEMI SPORT

RAPTOR SAFARI

RAPTOR A200

RAPTOR RED SMOKE

Däckbutiken
Brattbyn 125
84396 Gällö
info@dackbutiken.nu
076-761 38 49

www.dackbutiken.nu

NYA MÄSTARE PÅ

I karting är generationsskiftena täta och fyra av de fem SM-klasserna fick andra vinnare än ifjol, när mästerskapet för första gången sedan 2005 gästade Skogstörpsbanan i Kalmar – VM-bana för 50 år sedan. Bara Oscar Pedersen i OK försvarade sin titel, ett av tre guld för Ward Racing-teamet som vann mästerskapets samtliga internationella klasser.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

#243 Jesper Sjöberg bommar finalstarten och teamkompisen #35 Albin Karlsson tar täten från ytterspåret. Norton Andreasson bakom Jesper var snabbt uppe på andraplatsen och jagade ikapp och förbi Albin.



Norton med mekande pappa Johan. SM-titeln var perfekt att ha i bagaget inför VM.

Jesper Sjöberg (delvis skymd), smiter förbi teamkompisen Albin Karlsson. Men Albin kontrade och körde hem silvret medan Jesper blev bronsman. Rasmus Jansson som ifjol tog titeln på sin hemmabana Rasbo, hade denna gång inget med tätstriden att göra.



Efter att SM under ett antal år körts på skånska banor i Kristianstad och Helsingborg, tävlade man ifjol i Rasbo utanför Uppsala. I år passade det perfekt för Kalmar MK att ta hand om värdskapet. Klubben firar 100 år och för 50 år sedan var banan i Skogstorp VM-arena. Även 1982 – för 40 år sedan – kördes VM här, då med fem svenskar i topp-10. Britten Mike Wilson vann den gången före svenskrion Lasse Forsman-Thomas Danielsson-Reine Andersson, medan Peter Johansson och Steven Andskär slutade sju respektive nia. Längre ned i resultatlistan återfanns bland

andra en blivande F1-världsmästare – Ayrton Senna...

Sedan den tiden har banvarvet byggts om en del och anläggningens faciliteter kompletterats i flera steg. Säsongen 2005 kördes SM på banan och den då 15-årige Marcus Ericsson tog en av titlarna, som vinnare i ICA Junior-klassen – närmast motsvarande dagens OK Junior.

Comebacken i år som SM-arrangör fick högt betyg av förare, team och utskott. Tävlingsveckan gav mersmak och Kalmar MK är inte främmande för att åta sig värdskapet igen om något år.

SM 2023 avgörs i Rasbo, sedan Skellefteå avsåg sig.

Peter de Bruijn gammal VM-stjärna och grundare av framgångsrika PDB Racing överlämnar en signerad rattkäpa till Kalmar MK:s Victor Ahlström. Käpan är signerad av flerfaldige världsmästaren Mike Wilson som tog en av sina VM-titlar på Skogstörpsbanan. Käpan är också signerad av de Bruijn.



KLASSISK BANA

SM KZ2

Nortons revansch

• Ifjol var **Norton Andreasson** favorit till SM-titeln i OK-klassen. Men motorn surade igen i finalstarten. I år fick den 17-åriga Nyköpings-föraren, som tävlar för KAK Motorsport, revansch med guld i växellådklassen KZ2.

Någon promenadseger blev det dock inte för Norton, som voltade i starten i andra kvalheatet, men kunde vara med i omstart. I tredje kvalheatet satsade han på regndäck på upptorkande bana och slutade långt bak. Men sammantaget gav det ändå tredje startposition till finalen, bakom Sjöbergs Birel-team med **Jesper Sjöberg** i pole och **Albin Karlsson** bredvid i främsta ledet.

– Jag tror vi hade lägsta lufttrycket, så däckerna höll sig kalla längre. Norton undvek kurbsen, stressade inte däckerna och var snart snabbast, summerar pappa Johan.

Säsongens höjdpunkt och sista planerade race, VM med Tonykarts fabriksteam i början av september, väntade närmast efter SM-titeln.

– Jag har inte kört på Le Mans tidigare, men det blir tredagarstest med teamet före VM-veckan, säger Norton.

RESULTAT

- 1) **Norton Andreasson**, KAK Motorsport, Tonykart-Vortex
- 2) **Albin Karlsson**, SMK Örebro, Birel-lame
- 3) **Jesper Sjöberg**, SMK Västerås Karting, Birel-TM
- 4) **Markus Kajak**, Estland/Kristianstads KK, Tonykart-TM
- 5) **Bastian Ensgård**, Helsingborgs KK, Energy-TM
- 6) **Benjamin Törnqvist-Persson**, Leclerc-TM

Albin Stureson på inner dyker förbi Oscar Pedersen på första finalvarvet.



SM OK

Oscar försvarade guldet

• Fjölårsmästaren i OK-klassen, **Oscar Pedersen** kvalade övertygande in som mästare till finalen. Uppsala-föraren var snabbast på tidskörningen och vann de tre kvalheaten.

Men **Albin Stureson** som valt att köra in sina finaldäck på morgonens uppvärmning, kastade sig till ledning ett par kurvor efter start och höll undan i nio varv.

– Jag blev lite orolig, men tog det ändå lugnt. Finalen är lång och jag tänkte på däckerna, berättar Oscar.

Han hade snart inga problem att hänga med i Albins tempo och både Oscar och **Caspian Hagman**, teamkollega i Ward Racing, tog sig förbi till SM-guld och SM-silver.

Nu väntar VM. Ifjol kvalade Oscar till sensationell andra startposition i finalen. I år avgörs mästerskapet i Sarno i Italien, där han kört två race tidigare i år och genrepar med ett race i italienska mästerskapet.

RESULTAT

- 1) **Oscar Pedersen**, KAK Motorsport, Tonykart-Vortex
- 2) **Caspian Hagman**, KAK Motorsport, Tonykart-Vortex
- 3) **Albin Stureson**, Kristianstads KK, Exprit-Vortex
- 4) **Dmytro Muravshchuk**, Polen, Tonykart-Vortex
- 5) **Hugo Holm**, KS Klippan, Kosmic-Vortex
- 6) **Richard Olson**, Uddevalla KK, Energy-TM



Oscar Pedersen jagades under finalen av teamkompisen Caspian Hagman, men släppte aldrig till någon lucka.



SM-guldet ger Oscar Pedersen en testdag med Lestrup-teamet i en NextGen el-Mini.

SM SENIOR 125

Formelbilssikte för Spetz

● Fjölårsmästaren **Max Sjölander** var favorit till att försvara titeln efter att ha vunnit alla sina kvalheat. Max tog också finalstarten och skaffade sig en lucka. Men efter halva distansen tappade han fart, hanns upp och passerades av **Alexander Spetz**, som kört upp sig från sjunde startposition. I samma veva gulflaggades hela banvarvet efter en sammanstötning längre bak i fältet. Alexander fick en rejäl lucka medan övriga fältet samlades bakom Max som kämpade för att försöka få fart på sin maskin igen, men tvingades styra åt sidan och parkera.

När varvet åter grönflaggades kunde Alexander köra mot klar vinst före **Lucas Björk** och spurtande **Oscar Menander** som gick från åttonde till tredje position de sju sista varven.

– Mitt bästa resultat hittills, säger Alexander, som även vann ett STCC-test och är klar för X30 Världsfinal.

Alexander satsar också hårt på e-sport, där han tävlar framgångsrikt för Williams F1-team hemma i sin simulator.

– I e-sport tjänar jag också lite pengar som kan hjälpa till med finansiering mot mitt nästa mål som är formelbil, tillägger Alexander som fyller 17 år i höst.



Alexander Spetz på inner passerar Max Sjölander.



Lucas Björk och Oscar Menander knep de övriga pallplatserna.



Alexander Spetz efter segern.

RESULTAT

- 1) Alexander Spetz, Linköpings MS, Birel-lame
- 2) Lucas Björk, Södertälje KRC, Birel-lame
- 3) Oscar Menander, Helsingborgs KK, Tonykart-lame
- 4) Wilgot Edqvist, KAK Motorsport, Kosmic-lame
- 5) Adam Isaksson, Uddevalla KK, Energy-lame
- 6) Isac Valtonen, Lidköpings KK, Kosmic-lame



SM OK JUNIOR

Elliot suverän

● Ifjol körde **Elliot Kaczynski** i inbjudningsklassen Junior 60 och var tvåa efter **Scott Lindblom**. I år väntade en duell mellan de båda i OK Junior. Men Scott tävlade i Italien helgen före och valde att avstå SM.

Elliot dominerade nu både tids- och heatkörning och final. Teamkollegan i Ward Racing, **Leo Nilsson** var lika klar tvåa och **Fabian Stureson** på väg mot bronset när motorn gav upp fem varv från mål.

Fjölårsmästaren **Joel Bergström** kör nu liksom fler av fjölårets topplacerade i seniorklassen. Men Joel avstod SM och körde istället juniorklassen i nya elkart-SM, som avgjordes efter denna tidnings tryckning.

RESULTAT

- 1) Elliot Kaczynski, KAK Motorsport, Tonykart-Vortex
- 2) Leo Nilsson, Kristianstads KK, Tonykart-Vortex
- 3) Harry Thygesson, Kristianstads KK, Falcon-lame
- 4) Wilhelm Nejman, SMK Gävle, Formula K-Modena
- 5) Dino Carlsson, Malmö AK, Birel-lame/TM
- 6) Fred Saareks, KAK Motorsport, LN-TM



Redan på formeringsvarvet försvann hemmahoppet Ludvig Fransson, bronsman ifjol. Ludvig hade kvalat in som trea, men fick inte igång motorn.

Elliot Kaczynski får stora segerkramen av pappa Lucas.

SM JUNIOR 125

Lillebrors tur

• Ifjol fick storebror **Victor Sundberg** köra SM i Junior 125-klassen. I år var det lillebror, 12-åriga **Noel** som fick chansen – och tog den med SM-guld som resultat.

– Vi har begränsade resurser. Jag försöker ge båda grabbarna samma möjligheter, men är vanlig löntagare och jobbar extra med att meka bilar på kvällarna för att få ihop ekonomin, påpekar pappa **Rickard**, som även själv kartingtävlat en del.

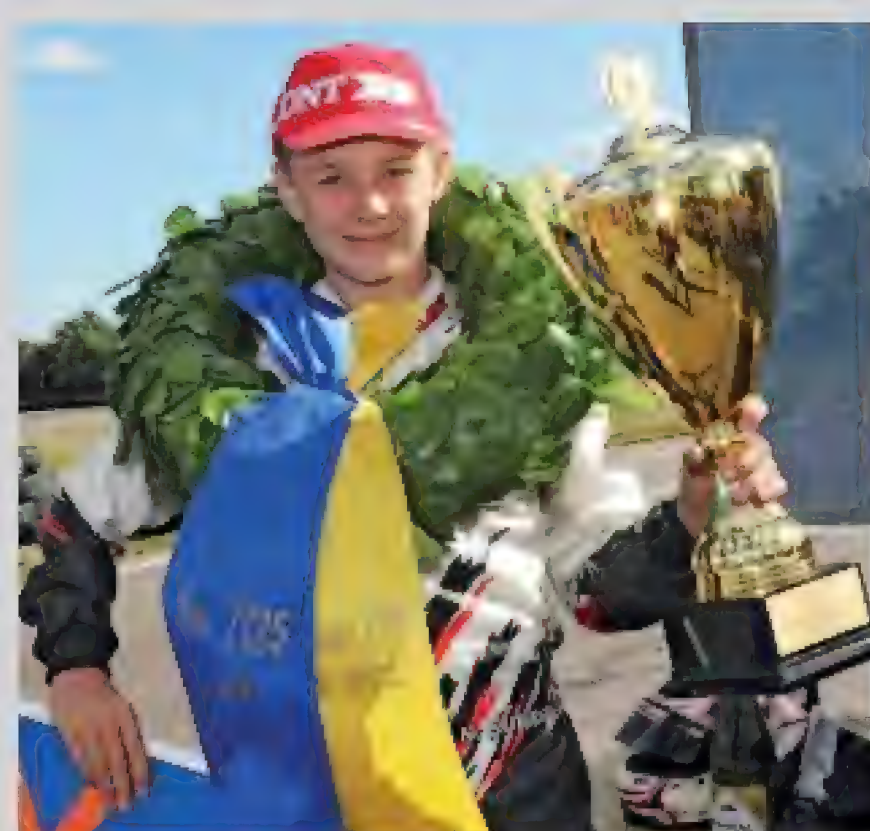
Noel körde i de tre kvalheaten upp sig från femte startposition till placeringarna 3–2–4 och startade trea i finalen, där han direkt var tvåa bakom mastern **William Svensson**. På åttonde varvet tog Noel täten, efter ett par ledarskiften, drog ifrån och vann med stor marginal.

– Vi körde med lägre däcktryck än många av konkurrenterna.

Närmast väntade el-kart-SM, där Noel fick dispens att köra i junior-klassen, då han med en längd på 147 cm och en vikt på 46 kg är stor nog.

RESULTAT

- 1) **Noel Sundberg**, SMK Västerås Karting, Birel-lame
- 2) **William Svensson**, Jönköpings KC, Tonykart-lame/Vortex
- 3) **Dante Figaro Johansson**, Katrineholms MK, Birel-lame
- 4) **Karl Engeblad**, Kalmar MK, Falcon-lame/Vortex
- 5) **Vilmer Svahn**, KAK Motorsport, Energy-lame
- 6) **Gustav Ryderdahl**, SMK Västerås Karting, Tonykart-lame



Efter Kalmar-SM väntade elkart-SM och i höst även världsfinalen för X30.



Noel har just tagit över ledningen från William Svensson, som snart blir rejält avhängd. Längst t.v. skymtar Noels teamkompis, blivande trean Dante Figaro Johansson.



#24 Benjamin Jalmgård, Kristianstads KK tar finalstarten före #34 Theodor Bergersen, Malmö AK/Norge. Längst ut t.v. blivande segraren #27 Melvin Kalousdian, SMK Örebro.

INBJUDNINGSKLASS JUNIOR 60

Melvin vassast

• Nöjd J60-vinnare var **Melvin Kalousdian**. Den unge örebroaren som ännu inte fyllt 11 år startade tvåa i finalen, men fick från ytterspåret nöja sig med att gå in som femma i första tvära kurvan. Redan vid första målpassagen var Melvin dock trea. Efter två varv skuggade han ledande **Benjamin Jalmgård** som startat master och på fjärde rundan tog han kommandot.

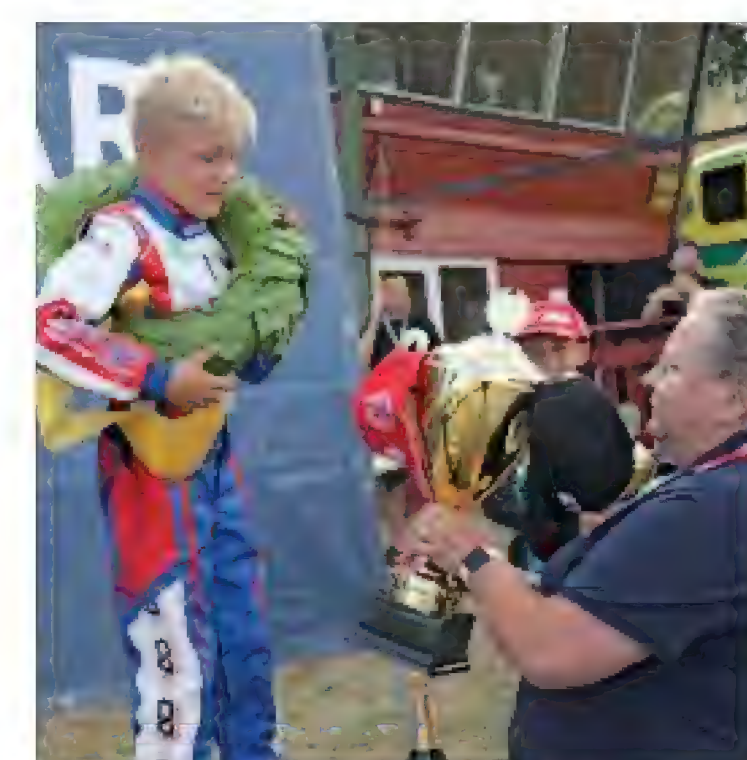
– I höst blir det ett par tävlingar i Italien och då ska vi även försöka få hjälp av Energy till den fortsatta satsningen i klassen nästa år, berättar Melvins pappa.

Till skillnad från Melvin är jämnåriga Benjamin Jalmgård stor nog att gå till OK Junior nästa säsong.

– Benjamin var förstas lite besviken efter finalen i Kalmar, där däckerna blev för varma och mjuka. Det var en kolossal skillnad mot däckerna vi åkt på tidigare i år, säger Benjamins pappa.

RESULTAT

- 1) **Melvin Kalousdian**, SMK Örebro, Energy-TM
- 2) **Benjamin Jalmgård**, Kristianstads KK, Tonykart-TM
- 3) **Ludwig Granquist**, d:o, Falcon-lame
- 4) **Mika Rünitz**, Danmark, Kosmic-TM
- 5) **Theodor Bergersen**, Malmö AK, KartRepublic-TM
- 6) **Oskar Wiik**, KAK Motorsport, Praga-TM



Melvin Kalousdian, SMK Örebro – segrare i Junior 60 redo att ta emot pokalen från kartingutskottets ordförande Jo Anna Axelsson.

SCANDINAVIAN RACEWAY ANDERSTORP 10-11 SEPTEMBER

MED STCC, V8 THUNDER CARS, GINETTA GT5, FORMULA NORDIC OCH GT4 SCANDINAVIA

MER INFORMATION PÅ WWW.V8THUNDERCARS.COM

YOKOHAMA

Rally & Racing

ASPEN
Fuel for professionals

NGK
SPARK PLUGS

PERFORMANCE
RACING

EXCLUSIVE
CARS

OHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

För Mattias och Maja var segern i Nattkröken en efterlängtat framgång.



Mattias och Maja SM-vann i Fagersta

• Efter en spännande sekundfight vann **Mattias Adielsson/Maja Bengtsson**, Göteborgs MF, årets fjärde SM-deltävling, Nattkröken, som kördes runt Fagersta. Duon gick i mål 2,2 sekunder före tabelledaren **P-G Andersson/Anders Fredriksson**, Årjängs MK.

– Bara att lyfta på hatten. Mattias och Maja har gjort ett kanonjobb, kommenterade P-G.

Efter målgång jublade Mattias och berömde såväl bilen som sin co-driver. Flera SM-guld säkrades trots att finaltävlingen i Trollhättan återstår.

KLARA MÄSTARE REDAN NU ÄR:

Michael Wikström/Lennart Nilsson, NMS Boden, Nationella 4WD.

Albin Nordh/Christoffer Bäck, Ydre MK, SM och JSM Internationella 2WD.

Patrik Flodin/Göran Bergsten, Ilsbo MK, Nationella 2WD.

Säsongen avslutas med Västrallyt i Trollhättan första helgen i september. I nästa nummer av BilSport Rally&Racing planerar vi en rejäl summering av årets SM-säsong.

FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Glenn Olsson lämnar Rally Sweden

• Efter tioårs tid lämnar nu **Glenn Olsson** sin tjänst som vd på Rally Sweden.

– Det har varit otroligt roliga och fantastiska år på Rally Sweden. Jag är verkligen stolt över vad vi har åstadkommit och den utvecklingsresa som rallyt gjort. Flytten till Umeå var ingen lätt resa och efter tio år som vd är det nu dags för nya utmaningar, säger Glenn Olsson och fortsätter.

– Rally Sweden har sin bas i Umeå nu vilket även innebär att jag behöver vara mer på plats där och ännu mer hemifrån och den lösningen är inte långsiktig för mig och familjen.

Anna Nordkvist, Svenska BilSportförbundets generalsekreterare, kommenterar:

– Det är naturligtvis ett stort avbräck för Rally Sweden och förbundet som är ägare av rallyt. Vi tappar en duktig, erfaren person som har väldigt mycket kunskap om hur VM-rallyt ska drivas. Det blir en ny situation för oss alla. Glenn har under åren gjort ett enormt arbete med att lyfta, stärka och befästa Rally Sweden som ett professionellt idrottsevenemang och dessutom skapat ett starkt kommersiellt varumärke



FOTO: MCKLEIN

för Rally Sweden. Så det blir en utmaning, säger Anna Nordkvist, Generalsekreterare för Svensk BilSport och ordförande i Rally Sweden.

Exakt sista dag för Olsson är inte satt.

– Nej, det är inte klart och jag vill även hinna göra ett bra avslut för alla parter. Jag vill att rallyt fortsatt ska vara en framgång.

– Det är så mycket minnen som jag tar med mig från den här tiden. Otroliga tävlingar, fantastiska förare och team. Men det jag tror jag kommer sakna mest är alla som varit med och genomfört rallyt. Alla i den återkommande tävlingsledningen och alla funktionärer under dessa år. Utan dem kan man inte genomföra ett VM-rally, avslutar Glenn Olsson.

Max Verstappen kontrollerar årets Formel 1-säsong

• På brittiska Silverstone-banan första helgen i juli tog **Carlos Sainz** sin första GP-seger i karriären. En vecka senare, i Österrike, tog **Charles Leclerc** sin tredje seger för säsongen.

Därefter stannade F1-cirkusen till på **Paul Ricard** i Frankrike och Hungaroring i Ungern. Båda dessa race vanns av regerande världsmästaren **Max Verstappen** som så långt ledde förartabellen med 80 poängs marginal över Leclerc.

Sjufaldige världsmästaren **Lewis Hamilton** hade en medioker inledning av säsongen men har lyckats vända trenden. Han har stått på pallen i de fem senaste racen (t o m Ungern).

Värt att notera är att Hamiltons stallkamrat, **George Russell**, tog sin första pole position i F1-sammanhang i Ungern.

Samtidigt som den här tidningen ligger på tryckeriet körs Belgiens GP på Spa-banan.



FOTO: EXTREME-E

Extremt bra av Johan och Mikaela

• Förra året skrev **Johan Kristoffersson** historia när han vann första upplagan av Extreme-E med sin australiensiska förarkollega **Molly Taylor**. Nu är han på god väg att göra om bedriften, i år tillsammans med **Mikaela Åhlin-Kottulinsky**.

Den svenska duon har vunnit årets första tre deltävlingar och bara två racehelger återstår. Marginalen till andraplacerade amerikanerna **Sara Price/Kyle Leduc** är 37 poäng.



FOTO: RASMUS KRISTOFFERSSON

Robert Dahlgren och Micke Bern drar skycket av prototypbilen PWR002 som byggs av EPWR.

STCC skriver elektrisk historia

- Från och med nästa år blir STCC världens första 100 procent elektriska nationella touringcar-mästerskap.
 - Sedan STCC startades 1996 är elektrifieringen det enskilt viktigaste och största steget framåt för såväl den här serien som skandinavisk motorsport, säger **Micke Bern**, vd för mästerskapet.
 - Vår grundfilosofi är att inspirera samhället till en hållbar omställning genom spektakulär elektrifierad racing.
- De nya bilarna byggs just nu av företaget EPWR. De producerar 550 hästkrafter vilket innebär 0–100 km/h på under tre sekunder och en topphastighet nära 300 km/h. Bilarna drivs av en elmotor i kombination med ett 45 kWh-batteri på 800 volt och första modellen att avslöjas var Tesla Model 3.
- Samtidigt har STCC skrivit kontrakt med Helsingborgs stad där en helt ny stadsbana kommer att skapas i hamnen till mitten av juni 2023. Fler stadsbanor är att vänta.
- I samband med omställningen blir 2023 års junior-SM i racing 100 procent elektriskt i NXT Gen Cup, en supportklass till STCC.
- Juniorer i åldrar 13–25 år kommer att tävla med 230-hästars LRT NXT1 som är baserad på eldrivna gatubilen Mini Cooper SE. Lestrup Racing Team hanterar konstruktionen av bilen och kommer driva cupen – i nära samarbete med ABB E-mobility.
- Ungdomarna tävlar inte bara om SM-medalj, utan även om ett prispaket med finansiell support för att tävla i STCC 2024.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Från vänster, Andreas Johansson och Tom Kristensson.

Tom och Andreas korades till polska rallymästare

- Genom att vinna Rally Zemaitija i Litauen 7–9 juli, en tävling som ingick i polska mästerskapet, säkrade **Tom Kristensson** och hans co-driver **Andreas Johansson** guldmedaljen.
 - Detta var årets tredje totalseger för oss och riktigt kul att kunna lägga till titeln polsk mästare i min meritlista, sa Tom.
- I finaltävlingen hade Tom och Andreas en stabil ledning fram till den nionde sträckan, då det föll en rejäl åskskur, vilket sänkte tempot och ledningen krympte till fyra sekunder. Vädret gjorde även att den tionde sträckan fick strykas, men på de avslutande fyra sträckorna kunde svenskarna öka tempot och vann samtliga. Totalt vann duon nio av de tretton sträckorna som kördes.
- Mästerskapet säkrades av Tom och Andreas med 36 poängs marginal till betydligt mer R5-rutinerade polacken **Grzegorz Grzyb**.

Ta chansen att få publicitet!

- Notissidorna i Bilsport Rally&Racing bygger mycket på pressreaser som sänds till redaktionen. Därför påminner vi om att vi välkomnar förare, team, arrangörer och företag i branschen att höra av sig med material. Redaktionen avgör vilket och hur mycket material som publiceras.

Se mer om copyright, och kontaktuppgifter, på sidan 3.



FOTO: MICKE FRANSSON/TEAMBILD.SE

Pontus Tidemand sa att han fick tillbaka hungern efter fler titlar när han säkrat guld under SM-veckan.

Spännande SM-vecka i Linköping

- SM-veckan sommar arrangerades i år i Linköping där bilsporttävlingarna förlagts till Sviesta Motorstadion.
 - I Crosskart Xtreme körde **Marcus Agerheim** hem sitt första SM-guld medan flerfaldige SM-vinnaren **Markus Andersson** var vassast i 650 cc-klassen.
 - Isac Nordström** visade att han verkligen trivs i sprintsammanhang när han upprepade sin bravad från SM-sprinten i vintras och tog ett nytt guld i rally 2WD.
 - Uppgörelsen i 4WD-klassen slutade med vinst för förre VM-guldmedaljören **Pontus Tidemand**.

RESULTAT SM-VECKAN SOMMAR

Rally 4WD (16 st)

- 1) Pontus Tidemand/Morten Erik Abrahamsen, SMK Eda, Skoda, 4.29,6
- 2) Jonas Åkesson/Henrik Bäck, Karlskrona AK, Skoda, 4.30,4
- 3) Mattias Adielsson/Maja Bengtsson, Göteborgs MF, Ford, 4.31,3

Rally 2WD (32 st)

- 1) Isac Nordström/Karl-Johan Borhammar, Kullings MS, Ford, 4.50,8
- 2) Daniel Röjssel/Mikael Johansson, SMK Dala, Opel, 4.51,2
- 3) Gustav Johansson/Erika Ledin, Fryksdalens MK, VW Golf, 4.51,8

Crosskart Xtreme (17 st)

- 1) Marcus Agerheim, Haninge MK, Speedcar
- 2) Marcus Hellman, Haninge MK, Speedcar
- 3) Oskar Andersson, Vimmerby MS, Edge

Crosskart 650 cc (21 st)

- 1) Markus Andersson, MK Kopparberg, C-Pro
- 2) Erik Andersson, Östmarks MF, C-Pro
- 3) Fredrik Eriksson, MK Team Westom, LHR



FOTO: MICKE FRANSSON/TEAMBILD.SE

Marcus Agerheim, Haninge MK, har just tagit ledningen i ett av sina kvalheat i Crosskart Xtreme.

Framför en stor åskådarmassa i Strängnäs leder Robin Larsson ett heat före slutlige segraren Andreas Bakkerud



Nitro RX gjorde succé i Strängnäs

• Amerikanen **Travis Pastrana** är en av de starka krafterna bakom Nitro Circus och Nitro Rallycross. En hittills amerikansk företeelse som från och med i år blir internationell.

Årets säsong startade i England i mitten av juni och körs fram till finalen i USA i mars nästa år. På väg dit besöks ytterligare tre länder. Saudiarabien, Kanada, och i somras, svenska Strängnäs.

Gott om nyfikna åskådare lockades för att se storstjärnor inom rallycross göra upp i nya, helt eldrivna klassen Group E.

Oliver Eriksson var lycklig efter att ha kvalat bäst i Strängnäs, men bröt senare finalen med tekniska problem.



Historisk premiärsegrare i England blev **Robin Larsson**, då han även kvalade bäst. Framgången följde svensken upp med andraplats bakom norrmannen **Andreas Bakkerud** i Strängnäs.

Det gör att Larsson toppar tabellen, med två poäng, före Bakkerud. Jamaicanen **Fraser McConnell** är trea, 35 poäng efter Larsson.

Säsongen fortsätter i Minnesota, USA, första helgen i oktober. En planerad deltävling i Finland i slutet av augusti har ställts in på grund av att banan, KymiRing, inte hinner bli helt färdig.

FOTO: QNIGAN

FOTO: LARS VERNERSSON



Bäst i kvalet för standardbilar före 1965, över 1.000 cc, var Hans Beckert, Falkenbergs MK. Han vann båda racen i klassen med sin läckra Downton Britax Cooper 1275 S.

FOTO: LARS VERNERSSON



Förr om åren marknadsförde sig de stora tobaksbolagen ofta på tävlingsbilar. MSCC-föraren Göran Håkansson's Radical SR3 minner om forna tider.



I Formel Ford 1600 var Pentti Hildingsson, Hyllinge MS, bäst såväl i kvalet som i båda raceheaten. RHK:s Nicklas Nilsson skuggar bakom.

FOTO: HANNELE BJÖREMO/RACEFOTO

48:e Svenskt Sportvagnsmeeting pågick i tre dagar

• 48:e upplagan av Svenskt Sportvagnsmeeting arrangerades på Ring Knutstorp av MSCC. Gott om åskådare lockades av cirka 200 historiska

bilar som visade upp sig under tävlingsmässiga förhållanden. Huvudsakligen bjöds solsken och utöver action på banan kördes sportvagnsrally

och intill depån fanns som vanligt en glimrande finbilsparkering där många drömde sig bort bland klenoder och sportbilar.

Två race kvar av årets IndyCar

• Med två racehelger kvar av årets IndyCar toppar australiensaren **Will Power** mästerskapet före amerikanen **Josef Newgarden**. Newgarden har så här långt tagit fem segrar i år.

Marcus Ericsson är bäste svensk på fjärde plats, 17 poäng bakom Power. **Felix Rosenqvist** ligger nia i tabellen.

Under sommaren höll Ericsson mästerskapsledning efter sin historiska seger i Indy 500. Han har fortfarande chans att vinna titeln om allt går hans väg i Portland 2-4 september och vid finalen på Laguna Seca i Kalifornien veckan därpå.

Snabb C-förare i 1300 RallyCup

• Av totalt nio race återstår två deltävlingar av 1300 RallyCup. I tabelledning återfinns rutinerade **Joacim Rydin**, MK Ramunder, med sin co-driver **Magnus Simensen**.

Men avslutningen ser ut att bli spännande sedan Laxå MK:s C-förare **Marcus Johnsen** fått upp ett rejält tempo. Johnsen vann Slottssprinten med **Caroline Lindqvist** vid sin sida. Och tog en ny seger i Kullingstrofén med **Roger Lindholm** i högerstolen. Johnsen ligger trea i tabellen där Grödinge MK:s **Björn Norman** och snabbe co-drivern **Markus Theorin** är tvåa. Näst sista racet blir East Sweden Rally den 10 september.



FOTO: KATRINEHOLMS MK/PRESSRELEASE

Från vänster, John Stigh och Jari Liiten.

Nya stjärnor på slottet

● Slottssprinten i regi av Katrineholms MK var tillbaka med full kraft i år. 170 team ställde upp för start vid Ericsbergs Slott och fick möjlighet att njuta av fem häftiga rallysträckor för att slutligen hoppa i mål inför storpublik mitt inne i slottsparken.

Redan från start kopplade Sandvikens MK-föraren **Jari Liiten** greppet om totalledningen, vilken han och co-drivern **John Stigh** höll ända in i mål. Och från och med andra sträckan var det Haninge MK:s **Kalle Gustafsson** med notläsare **Magnus Nilsson** som la beslag på den totala andraplatsen.

I 2WD-klassen fick SMK Trollhättans **Mikael Ericsson** och **Martin Svensson** äntligen till det fullt ut med sin spektakulära VW Polo 6R när de klassvann och blev tia totalt.

Imponerande fort körde även **Patrik Hallberg/Mikael Ståhl**, Haninge MK, samt hemmaföraren **Rasmus Carlson** med **Sam Karlsson** vid sin sida. De båda C-förarna i var sin Volvo 940 noterade 14:e och 16:e plats totalt!

Tyvärr försvann flera ekipage efter spektakulära rullningar. Bland andra äkta paret **Emil Karlsson/Jessica Larsson**, Hällefors MK och SMK Hälsinges **Niklas Hägg/Toni Sundkvist**. Desto bättre utan allvarliga personskador.

På kvällen bjöds traditionsenligt på "After Rally" med helgrillat vildsvin och gemyt i slottets vackra trädgård.



FOTO: STCC

Anderssons 21:a STCC-seger

● STCC har genomfört fyra racehelger och bara två återstår. Senast gjorde de tävlande upp i tre händelserika race på Gelleråsen Arena.

Juniormästaren **Oliver Söderström** vann första racet, veteranen **Mattias Andersson** (bilden) var bäst i race 2, där han tog sin karriärs 21:a STCC-seger. I tredje racet var regerande mästaren och mästerskapsledaren **Robert Dahlgren** bäst.

Ett annat utropstecken under helgen var norska privatföraren **Didrik Esbjug** som blev fyra i tredje loppet på Gelleråsen, hans hittills bästa STCC-resultat.

Dahlgren utökade sin tabelledning till 47 poäng före Andersson som är tätt följd av Söderström och **Tobias Brink** på delad tredje plats.

Nu återstår en helg på Anderstorp 10-11 september samt finalen på Mantorp Park i månadsiskt september/oktober.

Slutresultat rallycross-SM

● Superfinalen i Kalix den 19-21 augusti avslutade årets SM-säsong i rallycross. En säsong som för majoriteten av klasserna inleddes i Västerås i mitten av juni.

JSM

- 1) Oskar Hellström, Strängnäs AMS, 185 p
- 2) Filip Thorén, Hallsbergs MK, 140
- 3) Alexander Jeppsson, Tomelilla MK, 140

2150

- 1) Filip Martinsson, Orust BSK, 175 p
- 2) Anton Eriksson Therus, MK Team Westom, 160
- 3) Magnus Abrahamsson, Vännäs MK, 144

2400

- 1) Andreas Israelsson, Finnskoga MK, 173 p
- 2) Rasmus Olsson, Karlskrona AK, 156
- 3) Timmy Enlund, Västerås MS, 149

Supernationell

- 1) Joakim Evertsson, Lycksele MK, 59 p
- 2) Stefan Åeng, Lycksele MK, 57
- 3) Emil Öhman, Tväråns IF, 40

Motorsporten behöver sina tråkiga avarter

SOMMAREN BÖRJAR SÅ SAKTA klinga av, och snart står vi där i höstrusket. Det är säkert ingen av oss som direkt jublar över det, där och då, när regnet piskar i ansiktet och semestern tagit slut.

Fråga dig dock det här: vad vore sommaren egentligen utan höstens och vinterns vemod? Utan den längtan det bringar fram? Kanske är det just kontrasten som gör belöningen – de där lummiga sommarkvällarna – så kraftfull och stark.

Så tycker jag att det är med det mesta i livet. Motorsporten likaså. Jag skriver det här efter ett kaotiskt och ganska hårt kritiserat IndyCar-race i Nashville, som på inga sätt kan anses ha varit särskilt bra. Händelserikt, på sin höjd, men inte på det sätt man drömmer om som racingfantast. Det var stökigt, chansartat och rätt osofistikerat. Precis som i fjol.

Allt det där håller jag med om, och i just Nashville-fallet finns det rättmätiga skäl att titta på vissa förändringar framöver. Samtidigt är det faktiskt så att de betydligt mindre erfarna förarna i supportserien Indy Lights lyckades genomföra ett fullt sansat race just i Nashville bara några timmar innan IndyCar-fältet skapade kaos på samma plats. Kanske är den stora punkten som behöver diskuteras i själva verket företag, snarare än betydande förändringar på banan.

DAVSETT VILKET (och det här är min stora poäng): just kaoset är det som gör Nashville till det unika lopp det är. Man vet som tittare att det här är ett race där precis vad som helst kan hända – lockande för vissa, avtändande för andra, men i alla fall en särprägel.

Detsamma gäller Monacos Grand Prix, som länge fått utstå kritik från dem som tycker att loppet är värdelöst för att omkörningar är omöjliga och racingen monoton. Ja, det är svårt eller närmast omöjligt att köra om i Monaco – men måste vi hela tiden, varje gång, ha samma snabba fix av DRS-understödda, artificiella omkörningar bara för sakens skull?

För mig är omkörningssvårigheterna en del av tjusningen med Monaco. Man vet att kvalet är 75 % av jobbet den helgen – och det är det som gör just den tävlingen så speciell. Måhända att just racingen inte är fantastisk, men storheten i att få se världens bästa förare balansera på den yttersta gränsen runt Monte Carlos gator väger upp för den saken.

ATT FÖRSÖKA stöpa alla lopp i samma mall blir, i min mening, verkligt monotont. Att eftersträva 20 identiska race per år, på bekostnad av ställen som Monaco, skulle åtminstone för min del få helt motsatt effekt. Det – om något – skulle bli tråkigt och enformigt.

För mig är det just de "vanliga" lopp, de där som vissa väljer att beskriva som tråkiga, som utgör själva fundamentet till racen man verkligen minns. Suzuka 2005, Interlagos 2008 och Montreal 2011 hade alla reducerats till alldaglighet om vi inte tillät oss att ha lite "tråkigt" på vägen.

I den allt snabbare digitala miljön, där vår uppmärksamhet ständigt rycks mellan olika intryck, är det kanske viktigt att stanna upp lite grann då och då. Tänka på årstiderna. Jag vill ha sommar och höst, vinter och vår, och jag vill ha Monza, Monaco, Bahrain och Miami.

Variationen är en tillgång. Den räddar oss ibland från oss själva, och ett tillstånd av inbillad underhållning som i själva verket riskerar att förblinda oss från de riktigt stora ögonblicken.

"KANSKE ÄR DET JUST KONTRASTEN SOM GÖR BELÖNINGEN. VARIATIONEN ÄR EN TILLGÅNG."



Jos och co-drivern Harm van Koppen, i en Citroën C3 Rally2.



Verstappen WRC-debuterade

• **Max Verstappens** pappa, **Jos**, körde 107 Formel 1-lopp mellan 1994–2003. Nu gjorde den 50-årige holländaren VM-debut i rally. Inte i högsta klassen, men väl i en Citroën C3 Rally2-bil.

Han värmdde upp inför äventyret genom att köra fyra mindre belgiska rallyn med Rally2-bilen tidigare i år.

– Jag har alltid tyckt om att titta på rally. En väldigt spektakulär sport. Första gången jag körde en rallybil var för ett och ett halvt år sedan. Och från den dagen ville jag bara köra mer och



Far och son Verstappen i samband med Formel 1 på Silverstone sommaren 2022.

mer. Plötsligt dök den här möjligheten upp!

Verstappen medger att det är en stor utmaning att ha en co-driver intill sig, och att förstå vad denne säger.

– När jag körde Formel 1 gillade jag inte när ingenjören pratade med mig via radio. Men jag har vant mig vid att ha en co-driver. Det gäller att fokusera och det går bättre och bättre.

Jos och co-drivern **Harm van Koppen** kämpade sig genom VM-rallyt och kom slutligen i mål på 60:e plats av de totalt 86 som startade tävlingen.

FOTO: RED BULL CONTENT POOL



FOTO: PIERRE SKYTT

Sjöberg rekordsnabb uppför Dynamitbacken

• När Uddevallaklubben MK Trophy arrangerade Krutracet i anrika Dynamitbacken gjorde Sotenäs MKs **Tomas Sjöberg** med hustrun **Gry** i högerstolen bejublade körningar.

Friskt laddande Tomas från Kungshamn fick riktig feeling efter första åket.

– Till andra åket kastade jag ut både varningstriangel och Gry, säger Tomas och skrattar.

Gry fick stå bredvid och stämma in i publikens jubel när den röda 940:n helt utan gassläpp, på ett spektakulärt vis, satte en tid på 22,82 sekunder. En tid som ingen annan tvåhjuldriven bil klarat sedan 90-talet.

– Bilen går som bara den så det här var riktigt roligt, tyckte Tomas som också medger att det tydligen finns någon fyrhjuldriven bil som klarat en tid på 21, någonting, någon gång.

Makarna Sjöbergs tid denna dag räckte till totalseger, bland både rallycrossbilar och några fyrhjuldrivna rallyfordon.

Sebastian Vettel hoppar av Formel 1

• **Sebastian Vettel** pensionerar sig från Formel 1 efter årets säsong. Den nu 35-årige tysken gjorde Formel 1-debut som 19-åring, i USA:s GP 2007.

Säsongerna 2010–2013 tog han fyra VM-titlar i rad som förare i Red Bull/Renault-stallet.

Mellan 2015–2020 tävlade han för Ferrari och sedan i fjol har han kört för Aston Martin.

Vettel har i skrivande stund startat i 290 Grand Prix och kommer saknas både av förarkollegorna, som en skicklig racer, och även en enorm skara fans.

Aston Martin har försökt övertyga honom att stanna en tredje säsong, något som Vettel sägs ha övervägt noga. Men han ansåg att bilens prestanda inte var tillräcklig för att han skulle fortsätta ett år till.



FOTO: BILSPORTS ARKIV

På bilden firar Vettel sin 40:e Grand Prix-seger, i Malaysia 29 mars 2015.

Hans fyra VM-titlar och, till dags dato, 53 GP-segrar gör honom till en av historiens absolut mest framgångsrika Formel 1-förare.

Vettel ersätts från och med nästa år, i Aston Martin-stallet, av spanjoren **Fernando Alonso** som vann förar-VM 2005 och 2006.

Lundqvist allt närmare årets Indy Lights-titel

• Från pole position körde **Linus Lundqvist** hem andraplatsen i årets elfte Indy Lights-tävling i USA. Racet kördes på den så kallade Gateway-ovalen och svensken ledde 71 av 75 varv innan han fick se sig passerad av australiensaren **Matthew Brabham**. Snöpligt, men Linus utökade sin tabelledning och toppar mästerskapet med 108 poäng före Brabham, med tre race kvar att köra.

Av säsongen återstår dubbelhelg i Portland, Oregon den 2–4 september och veckan därpå, finalen på Laguna Seca i Kalifornien.

Pågående: Grus-SM i rally

● Innan den här tidningen sändes på tryck hann årets två första deltävlingar i grus-SM-serien i rally genomföras. I Älmhult och Skillingaryd.

Stort utropstecken har Vetlanda RRC:s **Emil Friman** med co-driver **Tom Törngren** varit. Duon har så här långt tagit full pott i RM-klassen för standardbilar.

4WD toppas av **Mattias Adielsson**, Göteborgs MF med co-driver **Maja Bengtsson** och Norrköpings MK:s **Magnus Karlsson/Jonas Sandberg** leder 2WD-klassen.

Tredje deltävlingen, i Karlskrona, arrangeras samtidigt som den här tidningen ligger på tryckeriet.



Flygande dramatik på Gelleråsen

● I rekordfart möttes teamen i de olika SPVM-klasserna på Gelleråsen i mitten av augusti. Arrangemanget hölls av SSK som samtidigt genomförde tävlingshelg på arenan.

Förutom solskenet värmdes det faktum att de flesta klasserna lockade fler förare till start jämfört med tidigare i år. Och viljan var det verkligen inget fel på.

Bilden visar en incident i "MX-5 Standard Cup by Apex.se" där **David Stomberg** tappade bromsverkan i sin bil och mer eller mindre flög över ledarduon **Christoffer Waern** och **Per Molin** innan han kunde ta sig till depå och bryta racet.

Alla resultat hittar du på välfyllda sajten svenskracing.se.

NOTERAT

● Den här tidningen sändes på tryck dagen innan Laxårallyt, årets femte deltävling i Svenska RallyCupen. Så långt toppade SMK Nyköpings **Chribbe Haglund** 4WD-tabellen med 20 poängs marginal. Betydligt tightare 2WD-tabell såg **Victor Bergsander**, Kullings MS, i ledning med en poäng före **Linus Månsson**, Östgöta BSF och **André Nygren**, MK Ratten.

● Belgaren **Stoffel Vandoorne** säkrade VM-titeln i åttonde säsongen av ABB Formula E-mästerskapet.

● Katrineholm MK:s **Mille Johansson** med co-drivern **Julia Thulin**, SMK Hörby, tog sin andra raka pallplats i det slovenska rallymästerskapet när de blev tvåa i Rally Zelezniki, näst sista helgen i augusti. Duon tävlar för IK Sport-teamet i en Ford Fiesta Rally4. Julia har en hektisk säsong då hon förutom tävlandet med Mille åker VM med estländaren **Robert Virves** samt tävlar flitigt med flera olika chaufförer på hemmaplan.

● Efter fem av sju tävlingshelger ligger **Jessica Bäckman** tvåa i racingmästerskapet Adac TCR Germany. På Lausitzring inledde hon med att kvala till sig sin andra pole position för året. Dock tvingades hon bryta första racet efter avåkning och blev sedan påkörd i andra racet.

● **Emma Wigroth** blev historisk när hon som första kvinna någonsin vann ett Formula Nordic-race. Hon slog till på Gelleråsen och i andra loppet blev hon tvåa. Med tre racehelger kvar toppas förartabellen av **Philip Victorsson**.

● Med två tävlingar kvar att köra ligger Nässjö MK:s **Calle** och **Torbjörn Carlberg** tvåa i tyska Opel e-Rally Cup, enhetsklassen för helt eldrivna Opel Corsa-e. I Saarland-Pfalz Rallye elbilsdebuterade även Tibro MK:s **Lucas Helin** med co-drivern **Ida Lidebjer Granberg**, Asarums MS. Duon kom i mål, trots tekniska problem.

● Talangfulle kartingföraren **Scott Kin Lindblom** är nyligen invigd som medlem i Hello Sweden Team. Lindbloms pappa, **Jan**, körde tidigare framgångsrikt, bland annat i racingklasserna JTCC och STCC.

FOTO: ARMIN HADZIC



Emil Persson jämnade till Porsche Carrera Cup-tabellen

● Enligt **Emil Persson** (bilden) var Porsche Carrera Cup Scandinavia-helgen på Gelleråsen Arena hans bästa helg någonsin på den här nivån. Första heatet vann han från pole position och därefter blev han tvåa efter **Marcus Annervi**. Tack vare detta krympte han avståndet till mästerskapsledande **Lukas Sundahl** till 18 poäng inför de två återstående tävlingshelgerna (Rudskogen och Mantorp Park).

Persson vann ett Porsche-race på Drivecenter Arena i Fällfors tidigare i år. För Marcus Annervi var segern på Gelleråsen den första i mästerskapet.

Flerfaldige guldmedaljören Lukas Sundahl var tvåa i första racet, men bara nia i andra. Dels på grund av en incident men även med bromsproblem genom hela heatet.

I teammästerskapet drygade Micke Kågered Racing ut sitt försprång till 28 poängs marginal före Fragus Motorsport.



27 ✓ april – Kinnekulle: Testdag med förarkurs

27 ✓ april – Kinnekulle: NSHC

7 ✓ maj – Falkenberg: SSK, Aquila, SPVM

21-22 ✓ maj – Kinnekulle: Kinnekulle Historic Meeting med Racerhistoriska Cupen

3 ✓ juni – Kinnekulle: SSK, Aquila, SPVM

8 ✓ juli Falkenberg: Västkostloppet, SSK, Aquila m.fl.

20-31 ✓ juli Kinnekulle: Raceweek, SSK, Ginetta, Formel Basic, Shortcar

1 ✓ 14 aug Gelleråsen Arena: SSK, Aquila, SPVM

2 ✓ sep Kinnekulle: SSK, Aquila, Legends

4 ✓ sep Kinnekulle: NSHC

1 okt Kinnekulle: Mek och sponsordag med förarkurs

2 okt Kinnekulle: B-zero långlopp



Historisk VM-tävling i Norge

● I mitten av augusti kördes årets första VM-deltävling i rallycross, den allra första någonsin med helt eldrivna bilar i toppklassen WorldRX. Åtta bilar kom till start och fyrfaldige

världsmästaren **Johan Kristoffersson** vann före 2019 års världsmästare **Timmy Hansen**. Helgen blev historisk även för 2021 års mottagare av Bilsport Award-utmärkelsen "Årets

Rallycrossjunior", **Klara Andersson** (bilden). SMK Hörby-tjejen gjorde sin första start på högsta nivå i VM-sammanhang med den äran när hon blev semifinaltrea och därefter fyra i finalen.

FOTO: RED BULL CONTENT POOL

Victor Karlsson vann Emiltrofén i Vimmerby

● Fjärde deltävlingen av Bilsport RallyCup arrangerades i Vimmerby och bestod av tre specialsträckor. Första sträckan var en tuffing för de flesta med sina drygt 27 kilometer. 118 ekipage startade tävlingen och när resultaten summerades stod det klart att hemmaföraren

Victor Karlsson, lotsad av **Thomas Gustavsson**, varit totalsnabbast i sin Toyota Corolla. Två tävlingar återstår av cupen. Klappjakten i Ydre 17 september och Novemberskölden i Nässjö 5 november. Alla klasser har öppen fight om guld. Men i tre klasser är det bara

två som kan ta guld, nämligen Ungdomsrally (**Wille Gad**, Lessebo MK och **Wilmer Jonsson**, VÖMK). A/B Grupp E (**Hans Andreasson**, Kullings MS och **Arne Nörager**, Östgöta BSF) och B-förare 2WD (**Anton Måhagen**, Åtvidabergs MK och **Terese Lennartsson**, Lunds AC).

SM och RM på asfalt är avgjort

● Rally Kristianstad avslutade andra säsongen av rally-SM asfalt som i år bestod av fyra deltävlingar. Årets serie lockade avsevärt färre deltagare än i fjol. Medaljer delades ut i tre klasser.

SLUTSTÄLLNING ASFALT-SM 2022

SM 4WD

- 1) **Mattias Olsson/Erik Gustafsson**, Stenungsunds MS, Skoda, 56 p
- 2) **Rolf Grybb/Tobias Grybb**, Hässleholms MK, Citroën, 47
- 3) **Dan Johannesson/Joakim Johannesson**, Dals MK, Mitsubishi, 45

SM 2WD

- 1) **Joacim Kristiansson/Maya Ragntoft**, SMK Hörby, Opel, 86 p
- 2) **Mats Andersson/Jörgen Jönsson**, Eslövs MK, Opel, 86
- 3) **Tobias Pettersson/Åke Kjellgren**, Gränna MK, VW, 47

RM Standard

- 1) **Peter Vestlund/Magnus Larsson**, Hässleholms MK, BMW, 83 p
- 2) **Thomas Brolin/Torsten Brolin**, Vara MK, Alfa, 51
- 3) **Joakim Strömberg/Mikael Eriksson**, Bengtsfors MC, Renault, 48



FOTO: RICHARD A7

Stein Frederic i duell om RM-guldet i V8 TC

● MK Rimos **Andreas Nilsson**, har stått på pallen efter årets alla hittills genomförda sju race i RM-serien V8 Thunder Cars. Den poängskörden räcker för att han ska behålla mästerskapsledningen inför de två avslutande racehelgerna i september.

Flest segrar i år har **Stein Frederic Akre**, Finnskoga MK, som är rutinerad i V8 TC-sammanhang. Akre dubbelsegrade senast, på Ring Knutstorp, och är inte mer än 13 poäng bakom Nilsson.

Båda jagar sin karriärs första guldmedalj i V8 Thunder Cars. Nilsson tog silver i fjol och Akre har två bronsmedaljer (2019 och 2016) samt en slutseger i juniormästerskapet 2016.

Conny Brorsson, Hyllinge MS, tog en raceseger i Falkenberg, men är avhängd trea i tabellen, 68 pinnar färre än Nilsson. Å andra sidan är det stenhård fight om tredjeplatsen med fyra förare inom sju poängs marginal.

Oliver Solberg och Elliott Edmondson.



FOTO: MCKLEIN

Ott Tänak levererade på topp

• 2019 års rallyvärldsmästare, estländaren **Ott Tänak** inledde årets VM-säsong ganska magert bakom ratten i en Hyundai i20 N Rally1. Samtidigt öste finländske supertalangen **Kalle Rovannerä** på för fullt i sin Toyota GR Yaris Rally1 och vann tre av de fyra första deltävlingarna.

Toyota-förarna berömmar sina bilar medan Hyundai-piloterna inte varit nöjda någon gång under året. Trots det presterade Tänak suveränt i hypersnabba Rally Finland där han totalsegrade före Rovannerä. Två veckor senare vann Tänak och co-drivern **Martin Järveoja** även det svårkörda asfaltrallyt Ypres i Belgien. Estländarna fick ledningen till skänks när belgarna **Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe**, trots behagligt försprång, for av vägen under lördagseftermiddagen.

I Belgien gjorde även Rovannerä sig skyldig till ett för honom ovanligt misstag när han kraschade redan på andra sträckan. Desto bättre klarade sig Kalle och co-drivern **Jonne Halttunen** oskadda.

Mot alla odds fick mekanikerna ordning på bilen och finländarna kunde starta om för att slutligen ta full poäng på avslutande power stage.

Ford hade en mardrömshelg i Belgien. Bäst lyckades **Gus Greensmith/Jonas Andersson** som inte nådde högre än till 19:e plats. Både **Craig Breen/Paul Nagle** och **Adrien Fourmaux/Alexandre Coria** åkte av.

För svensk del var **Oliver Solberg** med brittiske co-drivern **Elliott Edmondson** ett lyckopiller i Belgien. Duon körde helt på säkerhet, men höll högt tempo och blev totalfyra i sin Rally1-Hyundai. Hans främsta VM-resultat någonsin. En välbehövlig framgång efter fiaskot i Finland veckorna innan, då Oliver kraschade sig ur tävlingen ett par hundra meter in på andra sträckan.

Snabbast i WRC2 i Belgien var franska duon **Stéphane Lefebvre/Andy Malfroy**, som kom i mål 3,1 sekund före norska duon **Andreas Mikkelsen/Torstein Eriksen**. Detta trots att Lefebvre fick 15 sekunders tidstillägg efter att ha genat allt för optimistiskt vid ett par tillfällen.

Av VM-säsongen återstår fyra tävlingar (Grekland, Nya Zeeland, Spanien och Japan). Rovannerä har en liten, men teoretisk, chans att avgöra årets VM till sin fördel redan i Grekland.



Från vänster, Martin Järveoja och Ott Tänak.

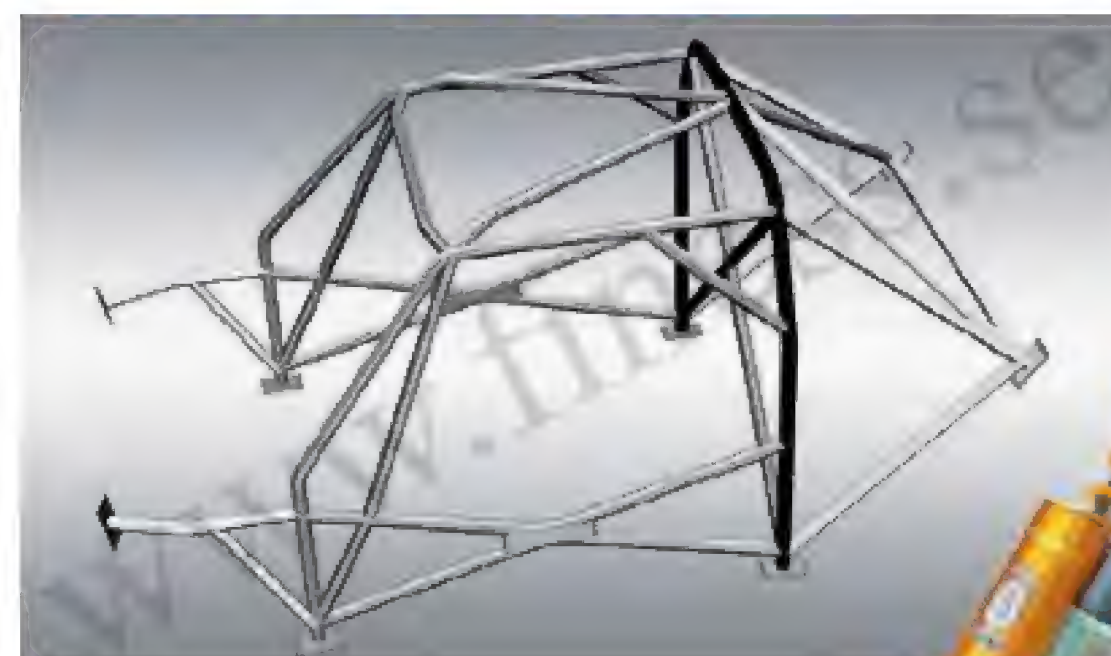
FOTO: MCKLEIN

Finess

ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

Försäljning
Servicecenter

Rörbärarmar
Flockning m.m.



Skyddsburar:
Byggsatser, Certifierade burar



AURORA
BEARING COMPANY

RODOBAL

Seals-it

NYHET – Genomföringsskydd



MecMove AB

Speditionsvägen 39 • 142 50 Skogås • www.mecmove.se
Tel 08-520 140 00 • Fax 08-520 135 50

KÖR ETT VINNANDE KONCEPT TÄVLINGSSÄSONGEN 2022!

Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus



REIGER
Racing Suspension

– Försäljning av Reiger Suspension
– Uppdatering, service och reparationer
av all tävlingsfjädring

Techpro
SWEDEN AB

Mikael Gustafsson +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se

**Tillsammans
fortsätter
vi rädda liv
i Ukraina.**

Svenska Röda Korset

Bli månadsgivare på
rodakorset.se

KBT Safety AB
Skyddsågar

Vi tillverkar även:

- Fram/bakvagnsbryggor
- Stag, fästen
- Stolsfästen

FIA stoppning 345:-/st



Fabrikgatan 11 • 731 50 Köping
Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbtsafety.se
www.kbtsafety.se

JB-ENGINE SWEDEN AB
NYHETER 2022!

Ny kolvsats
Volvo 16V Wössner 97:00



Wössner

Ny serie 16V motorer. 330+HK
Senaste MDS EVO motorer.
2150 insprutarmotor.

Nu äntligen
motorfäste för
940 med bakflytt
och rakställd,
komplett kit!



"För dig som vill ha det värsta!"



JB-ENGINE SWEDEN AB

Skrikarhyttan 315, 713 92 Gytorp, Tel. 070-215 45 96

www.facebook.com/JBengine





- ADRESS**
Svenska Bilsportförbundet
Box 705
191 27 Sollentuna
Tel: 08-626 33 00
- BESÖKSADRESS**
Bergkällavägen 31A
Bredden, Sollentuna
- E-POST**
mailbox@sbfb.se
- GENERALSEKRETERARE/VD**
Anna Nordkvist, 08-626 33 13
anna.nordkvist@sbfb.se
- KOMMERSIELLT ANSVARIG**
Peter Lindkvist, 08-626 33 06,
peter.lindkvist@sbfb.se
- EKONOMI**
Mats Ekblad, 08-626 33 07,
mats.ekblad@sbfb.se
- ADMINISTRATÖR – LICENS**
Tomasz Nowakowski
Licens: 08-6263305
licens@sbfb.se
- ADMINISTRATÖR – KLUBB OCH TÄVLING**
Kurt Lennart Jönsson, 08-626 33 09
kurt.jonsson@sbfb.se
- TEKNIKANSVARIG**
Pär Karlsson, 08-626 33 03,
par.karlsson@sbfb.se
- SÄKERHETSANSVARIG**
Rickard Johansson, 08-626 33 18
rickard.johansson@sbfb.se
- PR OCH KOMMUNIKATIONSANSVARIG**
Sören Emmervall, 08-626 33 17,
soren.emmervall@sbfb.se
- ADMINISTRATÖR – IT**
Hans Ericson, 08-626 33 15,
hans.ericson@sbfb.se
- FÖRBUNDSKAPTEN**
Pier Steffansson, 08-626 33 50,
pier.steffansson@sbfb.se
- ASS. FÖRBUNDSKAPTEN**
Ellinor Aspeqvist, 070-236 28 11
ellinor.aspeqvist@sbfb.se
- UTBILDNINGSANSVARIG/
IDROTTSLYFTET**
Disa Glaser, 08-626 33 02
disa.glaser@sbfb.se
- PROJEKTKOORDINATOR**
Anna Laurentinsson, 08-626 33 40
anna.laurentinsson@sbfb.se
- SPORTGRENSKOORDINATOR**
**Rally, Historisk Bilsport,
Bilorientering & Regularity**
Lars Jonsson, 08-626 33 08
lars.jonsson@sbfb.se
- Folktrace, Crosskart, Bilcross,
Backe & Rallycross**
Christer Jönsson, 08-626 33 04
christer.jonsson@sbfb.se
- Karting, Racing, Dragracing & Drifting**
Magnus Krokström, 08-626 33 10
magnus.krokstrom@sbfb.se
- Enkel Bilsport & Virtuellt Bilsporsamt
Rekryteringsprojekt Bilspors on Tour**
Niklas Falk, 08-626 33 12
niklas.falk@sbfb.se

Bilsporsen prioriterad i SM-veckan från 2024 i Västerås

● Riksidrottsförbundet och Sveriges Television har beslutat att erbjuda Västerås värdskapet för SM-veckan sommar 2024.

Det är första gången Västerås är värdstad för SM-veckan. Och från 2024 kommer bilsporsen vara en prioriterad sport med krav på kommande städer att tillhandahålla en tävlingsarena för ett SM i rallysprint.

För Svensk Bilspors är det verkligen ett steg i rätt riktning när nu rally blir en prioriterad sport i SM-vecka.

– Vi har under alla år haft en bra dialog med RF och Svt för att utveckla konceptet runt livesänd bilspors under SM-veckan. Dessutom har vi kunniga och engagerade föreningar vilket gör att vi nu är en prioriterad sport i SM-veckan, säger **Sören Emmervall** på Svensk Bilspors.

SM-veckan genomförs varje år på olika orter i Sverige – vinter respektive sommar – och är öppen för Riksidrottsförbundets medlemmar, 71 specialidrottsförbund, vilka representerar minst 210 olika idrotter.

Från 2024 gäller för värdstäder att de ska uppfylla kraven om ett centralt evenemangsområde på en central publikplats samt ett evenemangsområde innehållande en multisportarena för inomhusidrotter.

– Med de nya förutsättningarna kan fler städer som till exempel Västerås få möjlighet att arrangera SM-veckan. Västerås har ett mycket fördelaktigt läge och är en utpräglad idrottsstad med fantastiska idrottsarenor och evenemangsområden, vilket matchar SM-veckans koncept perfekt, säger **Per Bergljung**, evenemangsansvarig för SM-veckan på Riksidrottsförbundet.

– Västerås är en stad som byggd för att kunna arrangera en kompakt och bra SM-vecka. I Rocklundaområdet finns en imponerande uppsättning idrottsanläggningar. Det finns också goda möjligheter att bygga upp en provisorisk multiarena inne i centrum, för att ta idrotten till publiken. Och från centrum är det gångavstånd ner till Mälaren och hamnområdet, där förutsättningarna för vattensporterna är goda, säger **Ulf Nilsson**, Svt:s projektledare för SM-veckan.



- En värdstad ska uppfylla minst två av fyra krav som listas nedan:
- 1) En citybana (för rullskidor, cykel med flera) i anslutning till centralt evenemangsområde.
 - 2) En simarena för sim-SM.
 - 3) En friidrottsarena för lag-SM i friidrott.
 - 4) En tävlingsarena för ett SM i rallysprint.



Officiellt från sbfb.se

- Vecka 25**
Radiostyrd bilspors
Förttydligande av regler
Det har publicerats en bulletin med förttydligande av tävlingsreglerna.
Du kan läsa samtliga regler här:
sbfb.se/Regler/Radiostyrdbilspors/
- Vecka 26**
Karting
Uppdateringar Senior 125
Ändrade vikter KA-T 1.1.5 Senior 125 (Tekniska regler Karting 2022)
Rotax Max Senior/EVO i klass Senior 125 har fått ändrad minimivikt från och med den 4/7 2022.
Ny vikt för Rotax Max Senior/EVO är 162 kg minimum.
Vortex ROK GP 125cc i klass Senior 125 har fått ändrad minimivikt från och med den 4/7 2022.
Ny vikt för Vortex ROK GP 125cc är 168 kg minimum.
- Vecka 27 – 30**
Inga officiella meddelanden.
- Vecka 31**
Legitimationer
Officiella legitimationer
På förekommen anledning vill vi tydliggöra att den begränsning av Förbundets Officiella legitimationshandlingar som infördes 2020 inte längre gäller.
- Följande gäller för respektive legitimation:
Förbundslegitimation – Förbundsstyrelse
Innehavaren av denna officiella legitimation ingår i Svenska Bilsporsförbundets förbundsstyrelse
- och har därigenom oinskränkt tillträde till alla lokaler, områden, läktare, balkonger, VIP-areor och andra utrymmen som används i samband med evenemanget.
Det åligger arrangören att förse SBF:s representant samt gäst med eventuellt egna utfärdade legitimationer i omfattning för tillträde enligt ovan.
- Förbundslegitimation**
Innehavaren av denna officiella legitimation äger oinskränkt tillträde till alla evenemang anordnade med sanktion av Svenska Bilsporsförbundet.
Innehavaren tillträder tävlingsområdet på egen risk.
Giltighetstiden är begränsad enligt vad som anges på framsidan.
- Hederslegitimation**
Oavsett vad som anges på Svenska Bilsporsförbundets Hederslegitimationer gäller följande:
Innehavaren av denna officiella legitimation äger fritt inträde till alla evenemang anordnade med sanktion av Svenska Bilsporsförbundet. Innehavaren äger tillträde till publikplats samt att på egen risk fritt röra sig i parkeringsdepå samt efter tillstånd från tävlingsledning på övriga områden, dock med den inskränkning som betingas av säkerhetsföreskrifter.
- VIP-kort**
Innehavaren av detta VIP-kort äger fritt inträde till alla evenemang anordnade med sanktion av Svenska Bilsporsförbundet. Innehavaren äger tillträde till publikplats samt att på egen risk fritt röra sig i parkeringsdepå samt efter tillstånd från tävlingsledning på övriga områden, dock med den

- inskränkning som betingas av säkerhetsföreskrifter. Kortet är Svenska Bilsporsförbundets egendom. Giltighetstiden är begränsad enligt vad som anges på framsidan.
- Funktionärslicens Klass A**
Funktionärslicens Klass A är försedd med texten "Fri entré till publikplats" på baksidan, vilket berättigar innehavaren fritt inträde till alla evenemang anordnade med sanktion av Svenska Bilsporsförbundet.
- Bilaga där dessa legitimationer finns beskrivna kan hittas via länken: <https://www.sbbf.se/Regler/Dokumentet> har inte reviderats sedan 2019 och kommer därför att ses över inför 2023 för att undanröja de felaktiga uppgifter som av det skälet kvarstår i bilagan.
- Racing**
Start bakom SC
Följande är justerat i Tävlingsregler Racing 7.4.5 – Start bakom Safety Car:
Komplettering i första meningen i andra stycket enligt följande:
– När grön signal visas på startlinjen kommer Safety Car att lämna startplattan följd av alla bilar på sina startpositioner formerade på ett [1] led.
[sbfb.se/Regler/Racing/](https://www.sbbf.se/Regler/Racing/)
- Vecka 32**
Karting
Kylare Vortex Rok och lame X30
Förttydligande angående kylare för Vortex Rok och lame X30.
Kylare för lame X30 samt Vortex Rok är tillåtna att använda till båda motortyperna.



Bilsporten kör onsdag och fredag i SM-veckan 2023

● SM-veckan vinter 2023 avgörs under vecka 5 från den 30 januari till 5 februari. Världstad är Skövde och det är också där som den virtuella bilsporten kommer avgöra sitt SM under onsdagen inne på Arena Skövde. Upplägget kommer vara som vid SM-veckan i Piteå 2022. Kval-tävlingar körs hemifrån och de bästa går vidare till finalen som körs fysiskt på plats i Skövde. För bilsporten avslutas SM-veckan i Skövde i grannkommunen Falköping under fredagen den 3 februari. Då avgör rally, rallycross och crosskart sina SM-tävlingar på Falköpings motorbana.

Missa inte svenskbilsporttv.se

● Den 15 april kördes premiären av folkracesatsningen Återstartracet. Första tävlingen skedde i Varberg. Med den gjordes även flytten av Svensk Bilsports nya playtjänst som med nya namnet svenskbilsporttv.se flyttar in hos Staylive. Under sommaren har bland annat EM i dragracing från Tierp, SM i rallycross och flera folkracefestivaler sänts. Nu planeras det även för ytterligare tävlingar under sensommaren och fram mot vintern. Samtliga sändningar och reportage hittas även i appen svenskbilsporttv.se. Appen finns att ladda ner både på Appstore och Google Play.

Karting
Ny oljelista publicerad
sbf.se/Regler/Karting/

Rally
Digitala lösningar
Bakgrund
Regelverket innehåller många aktiviteter som går stick i stäv mot de rekommendationer och krav som ställs idag då man för att undvika smittspridning ska undvika närkontakt, mångas hantering av samma utrustning etc. Det påverkar bla dokumentpåskrifter, tidkortshantering mm. Många arbetar kreativt och utvecklar Corona-säkrade lösningar som inte beskrivs i regelverket och därför strikt sett kräver dispens för att användas. Kan synas småaktigt men kan få jobbiga följder när juridiken prövas vid tex en protest.

Beslut
Rallyutskottet har med anledning av ovanstående beslutat att de lösningar som arrangörer beskriver i inbjudan/PM och som godkänns av tillstånds-givare/domare för att digitalisera eller på annat sätt minska smittspridning har ett generellt godkännande utan att dispens behöver sökas under 2020. tom 2021-06-30 under 2021 under 2022. Vi ser gärna att arrangörer skickar beskrivning av dessa lösningar till RU så att alla bidrar till uppdatering och modernisering av regelverket. Engagera gärna distriktets SGA.

Vecka 33
Rally
Däcklista sommar
sbf.se/Regler/Rally/

TÄVLINGSKALENDER

Kalendern är preliminär för perioden 1 september 2022 – 27 november 2022. För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller www.sbf.se. Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF tredje veckan i augusti 2022.

Backe

2-4 sep, Sprintserien, Bollnäs MK
9-11 sep, Gurkracet, Västerås MS
17-18 sep, Minnesbergssprinten, Trelleborgs MK
23-25 sep, Lima Racet, Lima MS

Bilcross

2 okt, Gestrike RT

Bilorientering

10 sep, Tröjemålasnurren, Ryds MK
1-2 okt, Dacke-ratten, Grimslövs MS
8 okot, Roslagsrundan, MK Orion
22 okt, Svamptåget, Södertörns Bil-OK
28-29 okt, O-turen, Mölndals BSK

Crosskart

2-4 sep, SM, Västerås MS
9-11 sep, Munkfors MC
23-25 sep, SM-final, Haninge MK

Dragracing

3 sep, Älmhult Street legal race, Feringe HRA
10-11 sep, Bracket Masters/JSM, SMK Söderhamn
16-18 sep, Motorfestivalen, MK Brinkarna

Drifting

3-4 sep, Bus1 – Grande Finale, Mittsverige MK
23-25 sep, Gatebil Season Finale, Mantorps MK

Drivers Open

10-11 sep, Lunda Höst, VW Club Sweden
25 sep, Falköpings MK

Folkrace

3 sep, Hagaslätts Septemberrace, Lessebo MK
3 sep, Trollcupen #3, SMK Vingåker
3 sep, Älgjaktssladden, Skellefteå MS
3 sep, Älgjakten, Kramfors MSK
3 sep, Ove Öbergs Memorial, Säfte MC
3 sep, Åland 3, Stockholms BK
3 sep, Höstracet, Films MK
3-4 sep, Henning Jansson Emballage-sprinten, Norrköpings MK
3-4 sep, Lagtävlingen, Borlänge MK
9-10 sep, Partävling, Kristianstads FRC
9-10 sep, Hösttävlingen, SMK Valdemarsvik
9-10 sep, Höstracet, Skepptuna MK
9-10 sep, Glädjeracet, MK Kinda
9-11 sep, Tabergspokalen, Jönköpings MK
10 sep, Bridgestone, Filipstads MC
10 sep, Hösttävling, SMK Hedemora
10 sep, Skaraborgscupen, Mariestads MS
10 sep, Höst-racet, Tjörns MF
10 sep, Åkersjöracet, Junsele MS
10-11 sep, BK Dundret
11 sep, Nymans Däck-racet, Vännäs MK
16-17 sep, Tyckecupen final, MK Ran
16-17 sep, Guldratten, MK Ratten
16-17 sep, OKQ8-racet, Krokoms MK
16-17 sep, Höstracet, Malungs MK
16-17 sep, SeptemberRullet, SMK Arboga
16-18 sep, Hjelm's RövarRace, Fjärås MK
16-18 sep, Slättaracet, Vara MK
17 sep, Umeå AK
17 sep, Bruseracet, Mönsterås MK
17 sep, Hälsingeacet, SMK Söderhamn
17 sep, KM, SMK Helsingborg
17 sep, Sprint 4, MK Gutarna
18 sep, KM4, Rosendals MK
23-24 sep, SMK Hälsinge
23-24 sep, Höstracet, Hallsbergs MK
23-24 sep, Conny Memorial, MK Team Westom
23-24 sep, 50-årsjubileum, Dals MK
23-24 sep, Höstracet, Strängnäs AMS
24 sep, Robertsfors MS
24 sep, Höstracet, Tomelilla MK
24 sep, Kräfftajten, Skillingaryds MK
24 sep, Höstracet, Mora MK
24 sep, Klubb-tävling, Grimslövs MS
24 sep, Sista Chansen, Timrå MK
24-25 sep, Tvådagars, Östmarks MFF
30/9-1/10, Bjärnums Stålproduktterracet, Hästveda FRC

30/9-1/10, Oktoberracet, Gestrike RT
30/9-1/10, Mlimitrace, Finspångs MS
30/9-2/10, Höstracet, Vimmerby MS
30/9-2/10, Cirkus Hjelm, Västerås MS
1 okt, KM, BK Dundret
1 okt, Munkfors MC
1 okt, Mikaeliracet, Södra Lappmarkens MK
1 okt, Falköpings MK
1 okt, KM, NMS Boden
1 okt, Klubb- och Kommunmästerskap, Fredriksbergs MK
1 okt, Klubb-tävling, Finnskoga MK
1-2 okt, Potatisracet, Stockholms BK
7-8 okt, Hösttävling, Karlskrona AK
7-8 okt, Höga Kusten Cup-finalen, Örnsköldsviks MK
7-8 okt, Oktoberracet, SMK Trollhättan
8 okt, Oktoberracet, Kalmar MK
8 okt, Hösttävlingen, Laholms MK
8 okt, Höstracet, SMK Sala
8 okt, Höstruskracet, Hällefors MK
8 okt, Oktobersprinten, Tidaholms MK
14-15 okt, SMK Hälsinge
14-16 okt, NGK-Masters, Karlstad MC Bil
15 okt, Hösttävling, Karlskrona AK
16 okt, Raptorracet, SMK Gävle
21-22 okt, Hösttävling, Ulricehamns MK
21-22 okt, Fläskracet, SMK Dala
21-22 okt, Oktobertävling, SMK Helsingborg
22 okt, The Pink Race, Grimslövs MS
23 okt, Prova På, Örnsköldsviks MK
28-29 okt, Halloweenracet, Malungs MK
28-29 okt, Allhelgonarullet, SMK Arboga
29 okt, Höstsprinten, Linköpings MS
5 nov, Skinkracet, Borlänge MK
5 nov, Novemberracet, Skene MS
11-12 nov, Ljusdals MS

Karting

2-4 sep, Distriktstävling 2, Enköpings MK
3-4 sep, SKCC 6, Malmö AK
3-4 sep, MKR 7, Katrineholms MK
7 sep, East Karting Cup 3, Linköpings MS
10-11 sep, Göteborgs Stora Pris, GKRC Team 13
16-18 sep, MKR 8, Linköpings MS
16-18 sep, KCV 5, Uddevalla KK
17-18 sep, MKR 8, Rättvik RK
22-24 sep, Sverigecupen, Linköpings MS
24-25 sep, SKCC 7, Kristianstads KK
1-2 okt, Höstrusket, SMK Västerås
1-2 okt, Klubb-tävling 4, Enköpings MK
9 okt, Klubbserie, KM, Rasbo MK
9 okt, East Karting Cup #4, Linköpings MS
22-23 okt, Grande Finale, Kristianstads KK

Regularity

3 sep, Finspångsrundan, Finspångs MS
24 sep, Rally Uppsala Historic, SMK Uppsala

Racing

2-4 sep, SSK-finalen, Stockholms Sportvagns-klubb
3 sep, KM4, MSCC
3-4 sep, PCS Racing Club
4 sep, BA Trophy 4, Skellefteå MS
10-11 sep, STCC, Anderstorp RC
16-17 sep, MSLS Långlopp, Östergyllen RC
16-18 sep, Falkenberg Classic, Falkenbergs MK
17 sep, BA Trophy 5, Skellefteå MS
17-18 sep, Nordic Endurance final, Hyllinge MS
23-24 sep, Legends Cup, GT4, Karlskoga MF
24-25 sep, NSHC, Karlskoga MF
25 sep, CAR Challenge 9 & 10, Club Alfa Romeo Motorsport
29/9-1/10, STCC Grande Finale, Mantorps MK
1-2 okt, Meckrace, Stockholms Sportvagns-klubb

Racing Special

10 sep, RS, Umeå AK
18 sep, FM, Vännäs MK
24 sep, Klubb-tävlingen, Piteå MS
1 okt, FM, Lycksele MK
8-9 okt, KM Skellefteå MS

Radiostyrt

3-4 sep, Sverigecupen LS, SMK Örskelljunga
3-4 sep, SverigeCup #6, SMK Trollhättan
10 sep, Mittsvenska Onroad Final 1/5 LS, MK Eskil
17 sep, From Dusk till Dark, MHF Skarpnäck
22-23 okt, Sverigecupen 1:10 OR, Borås MRK
28-30 okt, RM 1/10 Touring, 1/12 Track, Karlskrona MRK
5-6 nov, 1:10 buggy, Furulunds RC-klubb
19-20 nov, Sverigecupen 1/10 Elbuggy, Karlskrona MRK
19 nov, SSIC, Wäxjö MS

Rally

1-3 sep, SM, Västrallyt, SMK Trollhättan
2-3 sep, Addinolsprinten, Norrköpings MK
2-3 sep, Finspångsrundan, Finspångs MS
3 sep, Nybyrundan, SMK Södermanland
3 sep, Lill-Eken, SMK Eksjö
9-10 sep, East Sweden Rally, Västra Östergötlands MK
10 sep, SM Grus, YRC-Sprinten, Vallentuna MK
10 sep, TV-Svängen, SMK Hörby
10 sep, GRC 3, Gotlands MF BK
10 sep, Malmjörn Runt, Hofors MS
10 sep, Tossebergssracet, Fryksdalens MK
16-17 sep, Klappjakten, Ydre MK
16-17 sep, Finess, MK-kannan, Eskilstuna MK
17 sep, OMK-Sprinten, Olofströms MK
17 sep, Sprint, MK Rimo
17 sep, Dalslandstjuren, Dals MK
17 sep, HöstSprinten, Hällefors MK
23-24 sep, Kanonrundan, NMS Boden
24 sep, Rally Uppsala Historic, SMK Uppsala
24 sep, Polkatrofén, Gränna MK
24 sep, Runt Mjölkpallen-pokalen, Gnesta MK
25 sep, Wez-Mek Sprinten, MK Tierp
25 sep, Lunda Sprinten, Lunds AC
30/9-1/10, Rikspokalen, SMK Örebro
30/9-1/10, LightOn Sprinten, Jämtlands MK
1 okt, Rally Småland, Vetlanda RRC
1 okt, Rally Sigtuna, Sigtuna RC
2 okt, Kanonen, Eslövs MK
2 okt, Hedin Bils Rallysprint, Toarps MK
2 okt, Allmagsprinten, Orust BSK
7-8 okt, SM Grus, Rally Xplosion, Västerås MS
8 okt, Granatloppet, MK Trophy
8 okt, Tabergshoppet, Jönköpings MK
8 okt, Team Jumbo Rundan, Falköpings MK
8 okt, JR Motorsportpokalen, Gotlands MF
9 okt, Sturupssprinten, Svedala MK
9 okt, Södra Sunnerbos MK
14-15 okt, Finalsprinten, Eskilstuna MK
15 okt, AMC-sprinten, Arlövs MC
15 okt, Kåtmyraslaget, Ljusdals MS
15 okt, Västfraktsprinten, Bengtsfors MC
15-16 okt, Finspångs MS
21-22 okt, Marknadsnatta, Västra Östergötlands MK
22 okt, Falsterbo Rallysprint, Trelleborgs MK
29 okt, Falsterbo Rallysprint, Trelleborgs MK
30 okt, Mälarturf-sprinten, Taxinge MK
5 nov, Novemberskölden, Nässjö MK
5 nov, Järlesprinten, SMK Örebro

Rallycross

4 sep, Älvsbyns MS
10 sep, Supercupen, Götene MK
30/9-1/10, Götalandscupen, Skene MS

Ticket to Drive

22 okt, Rövarracet, Karlskoga MF

Time Attack

18 sep, Nordic Time Attack, SMK Sundsvall
9 okt, Nordic Time Attack, SMK Sundsvall

Uthållighet

11 sep, Mittcup #4, SMK Sundsvall
17 sep, Bergbycupen, Films MK
8 okt, Vännäs MK
8 okt, Bergbycupen, Films MK
22 okt, Klingresnurren, Örnsköldsviks MK
29 okt, Bergbycupen, Films MK

INTENSIV VECKA I NORR

David Hjertberg nådde nästan ända fram. Hade åtta poängs marginal inför avslutningen i Kalix, men stupade på målsnöret. Här i kamp med Anton Eriksson Therus och Oskar Andersson.

Tillbaka med buller och bång – Norrlandsveckan. Efterlängtd av förarna. Efterlängtd av publiken. Sex dagars intensivt rallycrosstävlande i den norra delen av vårt avlånga land, mitt i högsommaren.

AV KURT ELIASSON (TEXT & FOTO)

Senast det begav sig var 2019. Därefter krånglade det förhatliga covid-viruset till tävlingskalendern rejält för svensk bilsport – inklusive Norrlandsveckan – som fick en ofrivillig vilopaus 2020 och sedermera även 2021.

Liksom i tidigare upplagor ingick tre klasser – Supernationella, 2400 cc samt 2150 cc. I de

båda sistnämnda var startfälten välfyllda, med totalt 36 respektive 25 deltagare. Supernationella innehöll sex hugade spekulanter.

Upplägget var tvådagars tävlingar, tre till antalet, med ett dygns rast och vila där emellan.

Dag 1 kördes den första av tre kvalomgångar, medan de båda resterande kvalen – samt semi- och finalpass – klarades av under dag 2.



2150 CC

Kanske årets jämnaste tabell

• Torraste krutet i första kvalrundan i 2150-klassen hade BK Dundrets **Oskar Andersson**. **Filip Martinsson** kontrade med två förstaplats under söndagens tävlande i Skellefteå, men det var **David Hjertberg**, Tväråns IF, som via sin jämnhet vann kvalet sammanlagt.

Den sistnämnda var därefter överlägsen i den första semifinalen av tre. Andersson segrade i den nästföljande, medan Team Westoms **Anders Eriksson Therus** korsade mållinjen först av alla i semi 3.



Filip Martinsson flyger mot förstaplatsen i Piteås deltävling. Fortsättning skulle följa i Kalix.

Breda uppställ gillas av publiken, men är kanske inte alltid det mest effektiva att nå framskjutna placeringar på. Mathias Nilsson, Lycksele MK, slutade 27:a i 2150-totalen med en intjänad poäng. Men åskådarna fick full valuta – säkert Mathias själv också.

NORRLANDSVECKAN 2022

9-10 juli, Skellefteå MS

12-13 juli, Piteå MS

15-16 juli, Kalix MK

Förarna fick tillgodoräkna sig poäng i såväl kval, semifinal samt final. Samtliga resultat räknades.



Finalen blev återigen en triumf för Hjertberg, som därmed knep maximala poäng i tävlingen. Åtta pinnar därefter följde Andersson.

Filip Martinsson var rejält i stöten i Piteå, med två förstaplatser samt en andra i kvalet. Ett oslagbart facit. Bo-huslänningen fortsatte sedan i samma stil med segrar i semifinal och final. Tvåa i finalheatet slutade Hjertberg och trea **Robert Nyström**, Luleå MS.

Inför Kalix toppade Hjertberg sammandraget med åtta poängs marginal till Martinsson, en till synes rätt betryggande ledning. Med finalheatet kvar att köra skilde sju pinnar mellan de båda.

Men "att ingenting är över innan det är över" skulle än en gång

bevisas. Hjertberg blev inblandad i en startsmäll och hamnade på efterkälken i finalheatet – samtidigt som Martinsson körde mot seger. Därmed slutade båda på 78 poäng sammanlagt. Flest poäng i Kalix avgjorde till Filip Martinssons fördel.

Känslan direkt efteråt gick inte ta miste på.

– Otroligt skönt. Det var ju förstaplatsen som siktet var inställt på när vi kom hit till Kalix, förklarade han jublande efteråt.

Och fortsatte i nästa andetag:

– Stolpe-in idag. Stolpe-ut i premiären med punktering i den inledande kvalomgången. Känns som revansch. Flyt och missflyt brukar jämnas ut sig till slut.



SNABBA FAKTA **Filip Martinsson**

Ålder: 21 år.

Bor: Orust.

Familj: Mamma, pappa samt syster.

Yrke: Grävmaskinist.

Utbildning: Fordonsteknisk, transport.

Klubb: Orust BSK.

Tävlingsdebut: I karting när jag var 7 år. Tävlade i grenen tills jag fyllde 16 år.

Meriter i urval: Två JSM-silver i karting i klassen Junior 60. JSM-guld i rally-cross 2020. Silver 2021.

Tävlingsbilar: Den BMW jag kör nu – nybyggd inför säsongen. Körde en likadan bil dessförinnan.

Framtidsplan: Köra SuperCar. Men än är det långt dit.

Vinnarbilen: BMW E36, ny för året. B230 med förkortad slaglängd, byggd av Daniel Wall. Bakaxel med lägre utväxling och "riktig diff". Växellåda: Standard 5-växlad.

SLUTLIG TABELL

1) Filip Martinsson, Orust BSK, BMW E36, 78 p

2) David Hjertberg, Tväråns IF, BMW E30, 78

3) Oskar Andersson, BK Dundret, BMW E36, 61

4) Anton Eriksson Therus, MK Team Westom, BMW E36, 47

5) Robert Nyström, Luleå MS, Opel Kadett, 37

RESULTAT PER TÄVLING

Skellefteå: **1)** David Hjertberg, **2)** Anton Eriksson Therus, **3)** Oskar Andersson.

Piteå: **1)** Filip Martinsson, **2)** David Hjertberg, **3)** Robert Nyström.

Kalix: **1)** Filip Martinsson, **2)** Oskar Andersson, **3)** Niklas Söderlund.

Viktor Fahlgren fick ta emot segerpokal i Piteå, där han tampades med Robin Starö ända in på mållinjen. Efter en halvdan inledning i Skellefteå blev Lycksele MK-föraren till slut sammanlagd fyra i 2400.



2400 CC

Små marginaler avgjorde

• Han grämdes sig efter 2400-klassens finalheat i Piteå, **Robin Starö**. Orsaken var ett mindre lyckat jokerspår på slutvarvet som kostade honom segern.

– Tyckte jag hade förstaplatsen i min hand och körde till och med lite på säkerhet de avslutande varven. Ledde med fyra sekunder och jokern på Piteåbanan tar runt 1,5 sekund.

Säkert som ett Franz Jäger-skåp kunde kanske tyckas. Men icke...

– Var nära två rundpallar i jokern som båda kostade tid. Absolut inget jag är nöjd med, fortsatte Robin med besviken min.

Viktor Fahlgren, Lycksele MK, var förstas inte sen att utnyttja tabben från sin andraplats. Han trampade gasen i botten och passerade Starö strax före målgång. Vann med 75 hundra delar av en sekund.

Men vi tar en snabb resumé med det som hänt dessförinnan. Tre kvalomgångar bjöd i Skellefteå på lika många ettor – Starö, norske **Markus Grønningsaeter** samt **Jesper Carlsson**, Lycksele MK.

Starö blev sammanlagd kvaletta, men semifinalerna kom att toppas av de båda andra. I finalen hade Grønningsaeter tyngsta högerfoten, följd av Starö och Carlsson.

De båda sistnämnda slutade som etta respektive tvåa i Piteåkvalet. Nu kördes tre semi, där Starö och Carlsson återigen visade sig på styva linan.

Långväga gästen **Rasmus Olsson**, Karlskrona AK, tog emot den svartvit-rutiga flaggan i den resterande semifinalen.

Finalheatet bjöd – som nämnts – på en trumf för Viktor Fahlgren, Lycksele MK.

Men Starö tog sig samman. I Kalix var Toyotaföraren oslagbar, med Carlsson samt Fahlgren i släptåg i finalen. Därmed var det slutsnackat. Elva poäng kom till slut att skilja till tvåan Jesper Carlsson.

SLUTLIG TABELL

- 1) **Robin Starö**, Västerås MS, Toyota Corolla, 83 p
- 2) **Jesper Carlsson**, Lycksele MK, BMW E30, 72
- 3) **Rasmus Olsson**, Karlskrona AK, BMW E36, 61
- 4) **Viktor Fahlgren**, Lycksele MK, Hyundai Accent, 50
- 5) **Markus Grønningsaeter**, NMK Rana, Hyundai Accent, 41

RESULTAT PER TÄVLING

Skellefteå: 1) Markus Grønningsaeter, 2) Robin Starö, 3) Jesper Carlsson.

Piteå: 1) Viktor Fahlgren, 2) Robin Starö, 3) Rasmus Olsson.

Kalix: 1) Robin Starö, 2) Jesper Carlsson, 3) Viktor Fahlgren.



Mest långväga gästen i Norrlandsveckan torde ha varit Rasmus Olsson, Karlskrona AK. Långresan belönades med en total tredjeplats i 2400-klassen.

SNABBA FAKTA

Robin Starö

Ålder: 34 år.

Bor: Sala.

Familj: Fru och två barn.

Yrke: Platschef på plåtindustri.

Klubb: Västerås MS.

Tävlingsdebut: I folktrace som 15 åring.

Meriter i urval: Först och främst segern i Norrlandsveckan.

Tävlingsbilar: Opel Ascona, BMW E35 samt Toyota Corolla från och med 2020 (köpt av Linus Westman året innan).

Framtidsplan: Ta guld i SM i år.

Vinnarbilen: Toyota Corolla med motor och drivlina från Volvo – B230 motor, 2,4 liter, evo-topp (Motordesign). Dogbox-växellåda (Sellholm). Bakaxel med samma komponenter "som övriga" har.





Adam Öhman började bäst men fick till slut sträcka vapen gentemot storebror Emil. Facit blev en andraplats i sammandraget.

SUPERNATIONELLA

Släkten Öhman dominerade

● Det blev rena rama släktträffen på prispallen i Supernationella klassen. Överst **Emil Öhman**, med andraplacerade lillebror **Adam** och trean, pappa **Thomas**, på var sin sida – samtliga i trion tävlande för Tväråns Intresseförening.

– Ja, idel familjemedlemmar. Och det är förstås extra roligt, kommenterade segerherren minuterna efter målgång.

Emil dominerade kvalet i Skellefteå, men finalen blev kortvarig. Redan i den första kurvan havererade bakvagnen i hans Volvo S40 och kvaltvåan Adam kunde lägga beslag på segerpokalen.

Piteå-tävlingen bjöd sedan på revansch för Emil. Han var nu snabbast i samtliga tre kvalomgångar och där-efter ohotad även i finalen. Thomas tog här andra plats.

I Kalix visade Emil återigen vem som är herre på täppan. Även nu följdes tre kvalsegrar av en förstaplats i final-heatet – med Adam som tvåa och Thomas på tredje plats.

Summa summarum en ohotad Emil, som därmed försvarade förstaplatsen från 2019. Tio poäng efter skuggade Adam, i sin tur med fyra diton i rygg på Thomas. – En lyckad vecka. Lite klen med deltagare i Supernationella, men ändå hårt motstånd, sammanfattade Emil Öhman.

SLUTLIG TABELL

- 1) **Emil Öhman**, Tväråns IF, Volvo S40, 67 p
- 2) **Adam Öhman**, Tväråns IF, Lexus IS200, 57
- 3) **Thomas Öhman**, Tväråns IF, BMW E82, 53
- 4) **Michael Jansson**, Tväråns IF, BMW E30, 45
- 5) **Jens Lundkvist**, Älvsbyns MS, BME E82, 32

RESULTAT PER TÄVLING

Skellefteå: 1) Adam Öhman, 2) Linus Holmlund, 3) Thomas Öhman.
Piteå: 1) Emil Öhman, 2) Thomas Öhman, 3) Jens Lundkvist.
Kalix: 1) Emil Öhman, 2) Adam Öhman, 3) Thomas Öhman.



SNABBA FAKTA Emil Öhman

Ålder: 36 år.

Bor: Bodsjön utanför Piteå.

Familj: Fru Petra samt tre barn – Aaron 5år samt tvillingarna Agnes och Gustav, 3 år.

Yrke: Verkstadschef.

Utbildning: 3-årigt gymnasium, **Klubb:** Tväråns IF (där IF står för intresseförening).

Tävlingsdebut: 2008

Meriter i urval: Två VM-guld samt silver- och bronsmedaljer i skotercross. Dessutom tre SM-guld och ett stort antal silver och brons. Har även tävlat professionellt i USA. Inom rallycrossen har Emil ett SM-silver från 2021 och två segrar i Norrlandsveckan. Lägg även till en femteplats i EM i SuperCar 2014.

Vinnarbilen: Volvo S40 med 3,2 liters 16-ventilsmotor, cirka 400 hk, från Kent Karlsson.

Framtidsplan: Tävla sporadiskt inom rallycrossen (skotercrosskarriären är avslutad). Arbete och familj går i första hand.

duab.se W
0499-143 19 T
kontakt@duab.se E

Billyftar!

Hos Duab hittar du, förutom fordonslyftar, det mesta för garage och verkstad. Välkommen in på **duab.se!**

Duab
Södra vägen 3
Mönsterås

Priser inkl. moms
Med reservation för
tryckfel, slutförsäljning
samt prisändringar!

Duab.se - Maskiner & verktyg till rätt pris!



**Hawk Saxlyft
2700 kg
18 995 kr**

Kapacitet	2700kg
Min/Max höjd	180mm/1400mm
Motor	2,2kW 230V
Artikelnummer	4000035323



**Hawk Tvåpelaryft
4000 kg Manuella spärrar
21 995 kr**

Kapacitet	4000kg
Min/Max höjd	95mm/1930mm
Motor	2,2kW 230V
Artikelnummer	4000035350



**Hawk Tvåpelaryft
4000 kg
23 995 kr**

Kapacitet	4000kg
Min/Max höjd	95mm/1930mm
Motor	2,2kW 230V
Artikelnummer	4000035321

Välkommen
till **duab.se!**

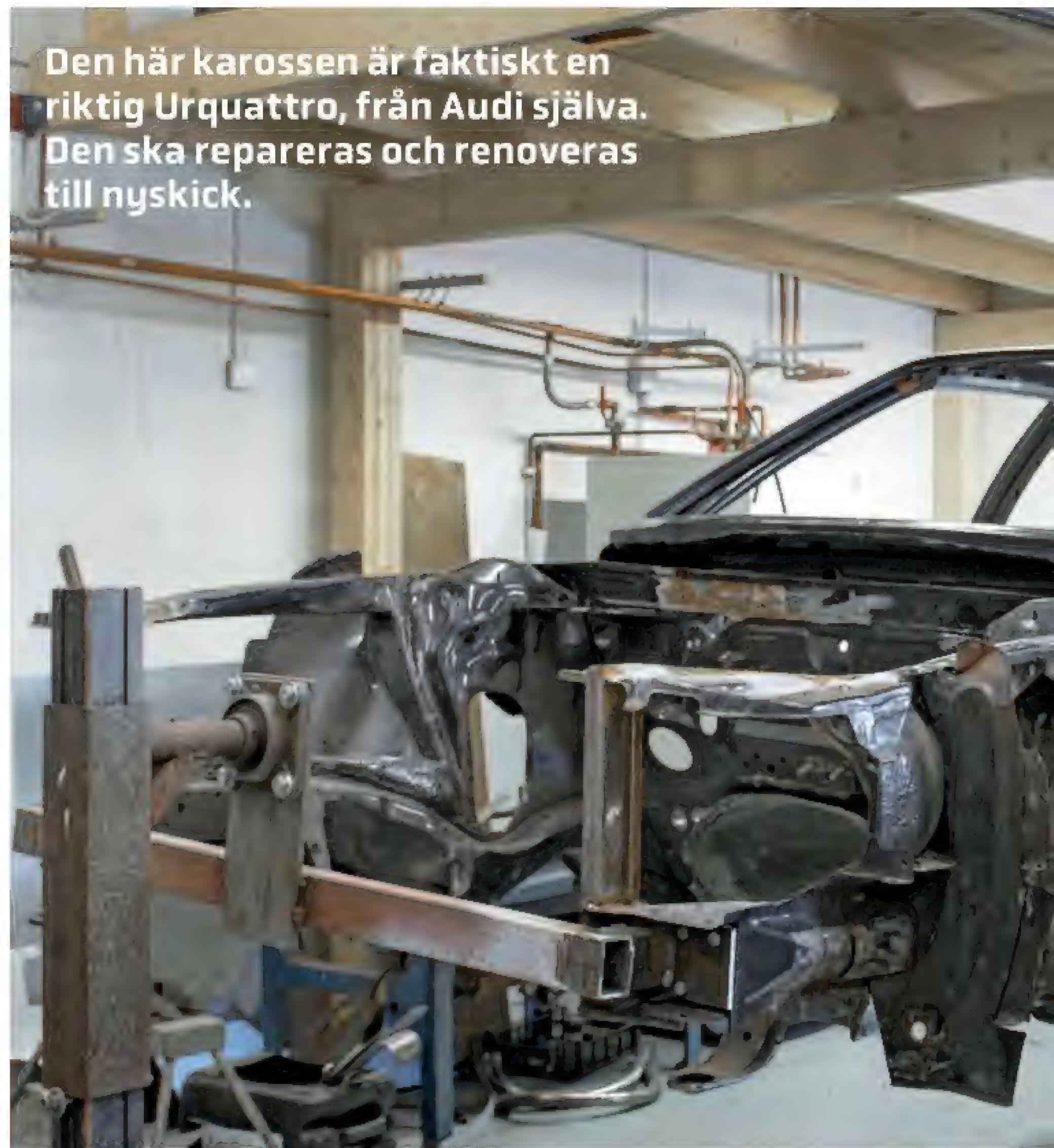
Scanna QR-koden för att
se samtliga fordonslyftar.



Det blir mycket Quattro. I verkstaden står flera byggen som påbörjats på andra håll. Kunderna har vänt sig till NS Racecars för att få hjälp att färdigställa.



Den här karossen är faktiskt en riktig Urquattro, från Audi själva. Den ska repareras och renoveras till nyskick.



QUATTROFAB



Förr i tiden tog man bakändan från en Urquattro och satte ihop med Audi 80:s främre. Att kapa en Urquattro i två delar i dag är lika med dödsstraff. Niclas och Jan-Åke bygger i stället upp bakändan från grunden. De flesta panelerna i plåt syns invändigt.



Trots att de tar sig an stora arbeten är verksamheten liten. Niclas Svensson (t.h.) får mycket hjälp av nyligen pensionerade Jan-Åke Jönsson. Den samlade kunskapen de två emellan är enorm.

RIKEN I SUNNE



Utbud och efterfrågan är hörnstenarna i ekonomisk teori. Ju fler som vill åt en produkt med begränsad tillgänglighet, desto mer kommer produkten att kosta. Dyra produkter har en tendens att kopieras för att möta efterfrågan.

Situationen är densamma med Audis legendariska Sport Quattro. Men köper du en replika från Sunnes egen Quattrofabrik, NS Racecars, får du sannolikt en bättre bil än vad Audi byggde på 80-talet.

AV JOAKIM NYBERG (TEXT & FOTO)

Audis homologiserings-special Sport Quattro tillverkades bara i strax över 200 exemplar. Det är en bil som för många är den överlägset mest åtråvärda farkosten som någonsin stått på fyra hjul. Och som för nästan alla dessa personer är helt otillgänglig.

Det är ur dessa dystra förutsättningar som samarbetet mellan VAG-återförsäljaren Lecab och Sunnebaserade NS Racecars föddes. Tillsammans ser de till att drömmarna om en Quattro i alla fall blir lite mer realistiska. Nu kan du lägga en beställning på en nybyggd Sport Quattro direkt hos Lecab.

I fikaummet över NS Racecars verkstad i Sunne hänger inramade fotografier som symboliskt pekar ut olika punkter i Niclas Svenssons liv som både bilbyggare och dragracingförare. Han gav mig en kort genomgång av de avbildade bilarna. Många av dem har en sak gemensamt.

– Jag tyckte alltid att det var ett jädra junk med turbo. Jag höll ju på med V8, säger han.

Bland de avbildade bilarna på väggen var det flera som byggdes med tankesättet att störst V8 vinner. Riktigt så enkelt är det ju inte. Med det sagt lyckades Niclas ändå vinna en hel del, men det var inte bara V8:ornas förtjänst. Till den egna firman NS Racecars kommer många kunder som vill ha hjälp med chassituning.

Oavsett hur den utvinns är kraft alltid kraft, något Niclas fått lära sig. En egenskap som med sannolikhet ligger till grund för att han inte envisas med att skruva på förgasare än i dag är förmågan att erkänna när han har fel.

FÖRSTA GÅNGEN han provkörde en riktig turbomotor öppnades ögonen för vad som egentligen var möjligt med turboteknik. Det var det som ledde in honom på banan han är på i dag.

– Genom dragracingen kom jag i kontakt med Vidar Strand som driver VS Motor. Jag fick provköra hans Audi S2, berättar Niclas.

– När man kommer i kontakt med en ordentlig turbomaskin, då kan man inte annat än erkänna att det är bra muskler i dem också. Jag



Utanför Lecab i Karlstad stod två olika generationer av bilar med benämningen Quattro i namnet. Frågan är om inte S1:an är både snabbare och dyrare än Audis eldrivna flaggskepp, RS e-tron GT.

► hade aldrig kört en klok turbobil eller en trimmad Audi innan. Det var helt brutalt!

Bland fotografierna på väggen sitter också en bild på en svart Audi S2 Coupé, Niclas första. På den vägen har det varit sedan dess.

DET ANDRA SPÅRET av historien tar också avstamp i Sunne. Det var nämligen här som Lecab, tidigare känt som Svedlunds bilar, också tog sina första steg. Nu huserar företaget i Karlstad och drivs av grundarens tre söner. Att en av dem är förre VM-rallyföraren Oscar Svedlund kanske gör det lite tydligare hur samarbetet kom att bli till.

Efter att Niclas fått erkänna turbobilarnas potential lärde han sig snabbt vad som krävdes för att förbättra en Audi, och kunderna kom.

– Det var några grabbar i byn som var mekaniker åt Oscar då. De fick aldrig hans Urquattro att funka riktigt bra, vilket jag inte förstod. Audis 20-ventilsfemmor är ju odödliga om man gör det på rätt sätt. Tillsammans med Vidar fick jag i uppdrag att lösa problemen. Själva motorbygget gjordes av Vidar och jag skötte installationen med torrsump och allt runt omkring. På det spåret började samarbetet, säger Niclas.

NÄR URQUATTRON var utsorterad och pålitligt levererade effektsiffror som om Grupp B-klassen aldrig hade lagts ner föreslog Niclas att de skulle bygga en Sport Quattro också.

– Jag visste ju att han var sugen på en S1. Det är inte så ofta man behöver vara säljare, men jag frågade om han inte skulle ha en. Alla bröderna kom upp från Karlstad och så satte vi oss ner för att diskutera.

Det självklara valet för att komplettera Urquattron med lång hjulbas var en Quattro i S1E2-utförande. Kruket med projektet var att bröderna var fast beslutna att den skulle vara fyrsitsig och gatlaglig.

– Mission impossible, säger Jan-Åke Jönsson, Niclas kollega på

NS Racecars, och tar en tugga av fikabrödet som för att lugna stresspåslaget triggat av blotta tanken på det gångna arbetet.

Replikor av både Sport Quattro och S1E2 hade Niclas och Jan-Åke byggt förr. Därför visste de också vilka problem de skulle behöva lösa för att förverkliga beställningen.

– I vanliga fall använder man en bakvagn från B2 eller B3-generationerna. Vi använde bakvagnen från B4-generationen i stället. Då spårade vi tio centimeter på vardera sida eftersom den inte har fjäderbenstorn.

DET GÅR INTE att undgå tanken på att valet känns udda. I höjden av oljekris och elektrifiering går det knappt att hitta en sämre passande bil att reproducera. Det "rätta" valet hade så klart varit att elektrifiera byggena och på så sätt säkra Quattrons överlevnad.

Niclas påminner om att en eldriven replika inte är någon omöjlighet. De bygger vad kunden vill ha.

Ett visst mått av "rätt" tänk finns det så klart också i replikorna, även om han inte räknar med att något av byggena kommer bli eldrivna.

– Bilarna byggs till stor del av gamla delar. Det är ett jäkla återvinande. Vi använder så mycket vi bara kan och köper många delar från lokala butiker. De flesta motorerna går också på miljöklassade bränslen som E85 och E100. Det är dåliga tider för förbränningsmotorer men vi är i slutklämmen på en era och vi kan inte göra annat än det bästa av det så länge vi kan.

Och marknad verkar det finnas. Under de första veckorna som samarbetet med Lecab varit offentligt har intresset varit större än de kunnat hoppas på. Just nu står ett S1E2-bygge i startgroparna, efter det väntar två beställningar på Sport Quattro. Fel bil har aldrig varit så rätt.

– Rätt generation har kommit upp i åldrarna och har ekonomi nog att uppfylla drömmarna, säger Jan-Åke. ►



Efterfrågan på dessa bilar har blivit enormt stor. Egentligen är det en av Audis snålare modeller från tiden. Hade det inte varit för att karossen kan användas för att bygga Quattro-replikor hade de förmodligen inte haft något värde alls.



I vaggan hänger en riktig Urquattro, med lång hjulbas. Nu är bilen helt nedriven för att repareras och renoveras till nyskick.



När en Quattro med kort hjulbas ska byggas utgår man från framänden av en Audi 80-sedan med två dörrar. Karossen kapas strax bakom dörrarna ...



... framänden skickas sedan på syradoppning för att helt rensas på allt från rost till färg. I den processen skalas även en del vikt av då plåten blir tunnare. En färdig tvåsitsig S1E2 väger in på ungefär 1.050 kilo.

De 550 hästkrafterna i Lecabs S1E2 behöver bara flytta på 1.150 kilo. "Den går väldigt bra för att BARA ha 550 hästkrafter", säger Niclas på ett sätt som bara en person som byggt bilar med över 1.800 hästkrafter kan.



Superfemman

● Motorerna som används i replikorna är Audis 20-ventilsfemman på 2,2 liter som hittas i modellerna S2, S4 och S6. **Niclas** säger att kapaciteten i motorerna är nästan hur stor som helst. De som är uppe och nosar runt 1.500 hästkrafter använder sig däremot av billet-motorblock.

Med en vevaxel från en dieselmotor kan man

öka cylindervolymen till 2,5 liter. Vevaxeln passar rakt i motorblocken tagna från S4 och S6. Om blocket kommer från en S2 måste det bearbetas lite.

"Om vi ska bygga en motor som vi med gott samvete kan leverera till en kund i en av de här bilarna så är gränsen på ungefär 900 hästar. Då är

de körbara och går hur fint som helst", säger han.

Det som vanligtvis ger sig först är ramlageröverfallen som spricker. **Vidar Strand** på VS Motor i Norge har tagit fram ramlageröverfall frästa ur verktygsstål som skruvas fast i en enhet med torrsumpstråg. Allt dras sedan ihop på utsidan av motorn för att få det att hålla ihop.

► – Bilarna vi bygger drivs av ren passion. Jag tror vi kommer ha en marknad även när förbränningsbilar slutar sälja, menar Niclas.

I **VERKSTADEN** står också en S1E2-replika byggd i Polen, en helt rensad Urquattro och en påbörjad Sport Quattro som ska rättas till och färdigställas.

– Det har utvecklats till en näst intill renodlad Quattroverkstad, säger Niclas. Det är fascinerande grejer och historien är kul. S1:orna var aldrig den bästa bilen, men Audi var först och baserade sin rallybil på en faktisk bil. Det

är så mycket mystik kring de här bilarna. Det sägs att de är svårkörda och understyrda, men när man väl knäckt koden går de hur fint som helst.

Och Audis S1E2 är ju Grupp B. Även om den sista evolutionen av Quattron aldrig var den bästa bilen har den blivit ihågkommen som den mest ikoniska från sin era. Den har fastnat i bilentusiasters kollektiva minne så pass mycket att man i dag igen – nästan 40 år senare – kan gå in till en bilförsäljare och få höra orden "Välkommen till Lecab, hur vill du ha din Sport Quattro?" ●

Quattro-lingo

● Den första modellen som Audi gav namnet Quattro kallas oftast Urquattro. Det var den första rallybilen som drog nytta av ett nytt reglemente som tillät fyrhjulsdraft. Audis framgångar tvingade motståndet att följa med på samma bana.

Dess långa hjulbas gjorde bilen svår att rotera i kurvorna. Lösningen blev en kortare version av Quattron kallad Sport Quattro. Av de gatlagliga bilarna som producerades av Audi är detta den ovanligaste.

För att taket inte skulle bli för kort fick Urquattrons framände med sin sluttande vindruta bytas mot en framände från ekonomibilen Audi 80. I homologiseringssyfte tillverkades strax över 200 exemplar av bilen med kort hjulbas.

När tidens rallybilar gled längre och längre ifrån produktionsbilarna utvecklade Audi konceptet en sista gång. Resultatet blev Sport Quattro S1 Evolution 2. Kort och gott brukar modellen benämnas som S1, eller S1E2.



Bilen är registrerad för bruk på allmän väg. Att bygget ändå har mycket gemensamt med en rallybil är rätt lätt att se. Kupéns höjdpunkt måste vara växelspaken ...



... som sitter kopplad till en sån här sekventiell Drag power-växellåda. Kostnaden för lådan är ungefär samma som en begagnad Audi A6 B8 Avant. Men är A6:an verkligen lika kul att växla?



Komposit. Vill man ta i från tårna väljer man såklart Kevlar. Karossdelarna går däremot att köpa i glasfiber också.



Ska man åka i baksätet får man inte vara alltför stor, eller sitta bakom någon som är alltför stor. Att få till ett större benutrymme är så klart omöjligt utan att förlänga hjulbasen, och då blir ju proportionerna inte som de ska vara. Att bygga en fyrsitsig S1E2 med kort hjulbas var utmaning nog.



När Urquattron inte står i Lecabs lilla museum i bilhallen i Karlstad kör Oscar Svedlund den på isen eller som föråkare på rallytävlingar. "Tack vare sitt ljud är det en riktig publikfavorit", säger Niclas. Efter en kort uppstart i museet kan vi konstatera att den låter helt otroligt.



Oscar Svedlunds rallybil byggd på Urquattro liknar till stor del Lecabs S1E2 under huven. Allt är bara lite mer extremt. Grunden är samma femcylindriga Audimotor. Den här är utrustad med individuella gasspjäll och torrsump för att ge över 700 hästar och varva till 8.500 rpm om föraren så vill.

Dragracing 2022



✓14-15 May	Orsa Tallhed	S
✓20-22 May	Gardermoen	N
✓27-29 May	Kauhava	FIN
✓27-29 May	Vårgårda	S
✓10-12 June	Motopark	FIN
✓16-19 June	Tierp Arena	S
✓24-26 June	Orsa Tallhed	S
✓30 June-3 July	Kauhava	FIN
✓8-10 July	Piteå	S
✓9-10 July	Haapsalu	EST
✓22-24 July	Sundsvall	S
✓4-7 Augusti	Gardermoen	N
✓11-14 Augusti	Tierp Arena	S
✓19-21 Augusti	Motorpark	FIN
✓26-28 Augusti	Sundsvall	S
✓27-28 Augusti	Haapsalu	EST
✓2-3 Sept	Mosten	DK
9-11 Sept	Gardermoen (FINAL)	N
9-11 Sept	Kauhava (FINAL)	FIN



✓26-29 May	Santa Pod	GB
✓11-14 Augusti	Tierp Arena	S
✓26-28 Augusti	Hockenheim	D
8-11 September	Santa Pod (FINAL)	GB

www.edrdragracing.com

MotorSportGuiden

AVGASSYSTEM

ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •
Performance • Special •
Universaldelar • Katalysatorer •
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping
Tel. 0221-18070
www.ferrita.com

SPORTAVGASSYSTEM

SIMONS®
www.simons.se

Ray Metallfabrik AB
Avgassystem & universal
avgasdelar i rostfritt, kromstål
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

BAKAXELDELAR

BAKAXELDELAR
bakaxel.se

BakaxelDelar i Gävle levererar
helhetslösningar till din bils drivlina!
Vi specialiserar oss på bakaxlar och
växellådor till framförallt Volvo, men
har delar till många andra bilmärken.
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-
paket, ombyggda växellådor och
mycket annat.

Vi har delarna till tävlingsbilen,
vare sig du kör rally/rallycross,
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30
Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.
www.bakaxel.se

Nästa utgåva
av **Bilsport
Rally & Racing**
kommer den
10 november.

DESIGN & DEKOR

DEKALTRIM
Racingdekor • Streamers • Dekaler • Bilddekor

Racingdekor, Streamers &
Dekaler.

0381-505 33,
order@dekaltrim.nu
www.dekaltrim.nu

DÄCK & FÄLGAR

PLOMBO MOTOR

Rallydäck från eget lager

Kumho • Yokohama • MRF •
Gullabo • Braid • Minilite m.m.

070-302 80 23
david@plombo.se
www.plombo.se

FOLKRACE

FOLKRACESHOP.se

Folkraceshops affärsidé är att ta fram
billiga bildelar till alla bilentusiaster!
Vi började med delar till Folkrace men
vi har nu även de mesta till vanliga
vägbilar. Vi har främst delar till Volvo,
Saab, Opel och BMW, t.ex packningar,
kolvringar, lager, kopplingssatser,
Fajsförgasare samt delar därtill. Vi har
också ett sortiment av tävlings-utrust-
ning. Vi har nu även ett stort sortiment
av bromsdelar såsom ok, skivor, belägg,
renoveringssatser, slang m.m.
Det mesta har vi i lager. Beställ i vår
webshop och få delarna inom 2-5
arbetsdagar.

Eller besök vår butik i Örebro!
Vi har öppet vardagar 8-17 på
Berglundavägen 1F.

Saknar du ändå något i vårt sortiment?
Hör av dig till oss! Vi kan få hem det
mesta till ett konkurrenskraftigt pris. Vi
kan även ta hem delar till andra
bilmärken speciellt för dig!

Tel 0702-13 56 20, 0702-13 56 40,
0702-13 56 27
order@folkraceshop.se
www.folkraceshop.se

MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Tillverkning och konstruktion
av kamaxlar med ventilsystem.
Färdiga produkter till utvalda
motor-modeller, samt specialtill-
verkning av enstaka kamaxlar och
mindre serier.

036-32 77 70
www.agap.se

K1 RACING.se

Ett av Sveriges största lager av tuning
och reservdelar. Med över 5.000 m2
lageryta och över
10.000 olika produkter på hyllan.
Vi har allt från vevstakar, ventiltfjädrar,
packningar, förgasare, insug, grenrör,
turbodelar, tillbehör till kylsystem,
styrssystem, kopplingar, ljuddämpare,
flänsar och mycket mer.
Med produkter från kända
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Cometic,
DTA, Sachs, Weber, Pipercross m.fl.
Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40
info@klracing.se
www.klracing.se

Auto Verdi

Vi tillverkar vevstakar och torr-
sumpsoljepumpar efter dina egna
mått och önskemål.

0240-59 43 00
info@autoverdi.com
www.autoverdi.com

MOTORTRIMNING



KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet
av konstruktion och tillverkning till
de flesta fabrikat. Nya på våra chill
cast ämnen, men även omslipning
och renovering. Vi har i närmare 40
år varit motorleverantör till både
fabriksteam och amatörer som i rally
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-
ar med våra produkter.

Besök vår hemsida på www.enem.se
där du hittar ENEM:s produkter
tillsammans med andra som vi
representerar: Wössner kolvar,
MBE insprutningssystem, Martelius
grenrör, Maxspeedingrods vevstakar,
HPS kompressorer m.m. Dessutom
ett komplett sortiment av vanliga
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00
enem@telia.com
www.enem.se

STÖTDÄMPARE

**KJM
Service**

Öhlins Servicecenter 
Service, reparation, uppdatering och
försäljning av Öhlins stötdämpare
för rally, racing & crosskart
samt Dynokörning för stötdämpare
och fjädrar.

Tel. 070-566 74 36

VÄGHÅLLNING

 **J-tech**

Med erfarenhet från så väl WRC
som WTCC m.m. så kan vi renovera
motorsports stötdämpare och
växellådor inkl. diffar, och göra
inställningar av era bilar på ett
likvärdigt sätt som i större inter-
nationella team. Så om du åker
rally på lokal nivå, en långlopps
serie med kompisarna, eller har
ett team som satsar på att vinna
internationellt kan ni få hjälp av
J-tech.

0290-222 33,
joakim@j-tech.se
www.j-tech.se

Du vet väl att du kan
beställa din prenumeration,
äldre nummer eller prylar
från din favorittidning
i vår shop!

shop.rallyracing.se



Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom annat med motorsportanknytning som drabbat redaktören i diverse sammanhang ...



Stigs första – och redaktörns första

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

I höst är det 40 år sedan Stig Blomqvist tog sin första Audi-seger i VM utanför Sverige, då han triumferade i Sanremorallyt med Björn "Kapten" Cederberg som bisittare. Segern bäddade för en fast plats i Audis fabriksstall, vilket två år senare skulle föra hela vägen till VM-titel.

Det italienska rallyt avgjordes på både grus- och asfaltunderlag över 56 specialsträckor på sammanlagt 73,5 SS-mil. Rallyt inleddes och avslutades med asfaltetapper. De 19 asfaltsträckorna mätte totalt 295 km och de 37 grussträckorna 440 km.

Antonio Tognana i Ferrari 308 GTB och Markku Alén i Lancia 037 var snabbast på den inledande asfaltetappen, men efter några grussträckor hade Stig tagit kommandot. Han byggde upp en ledning på över sex minuter inför de avslutande asfaltetapperna och höll undan till seger före stallkamraten Hannu Mikkola och Opels Walter Röhrl.

EN SVENSK kvällstidning bad redaktörn om en segerbild med Stig och Björn på målrampen. Att leverera till dagspress på den tiden innebar att telefotosändare måste användas. Någon sådan hade redaktörn inte och väntade normalt också med att framkalla filmer och göra papperskopior till efter hemkomsten. Sända telefoto kunde man på den tiden göra från telekontor i en del större städer, liksom man där kunde ringa utlandssamtal, sända telegram, skicka telex och telefax. Men närmaste telekontor som erbjöd telefotosändning låg i franska Nice.

Dit var det visserligen bara en timmes bilresa och rallyt gick i mål en fredag förmiddag, så det var gott om tid att hitta ett fotolabb, få den svart-vita filmen från



Stig har öppnat sin champagne medan "Kapten" Cederberg, som ännu inte fått sin flaska, har problem med balansen på Audis hala motorhuv.

målrampen framkallad och sedan välja ut bästa rutan för att beställa en kopia i den storlek som skulle ge telefotosändningen högst kvalitet.

UNDER VÄNTAN blev det först lunch och sedan eftermiddagsfika nere på promenaden vid Medelhavet, innan papperskopior kunde avhämtas och kursen ställas till telekontoret i

Nice. Där gick bildsändningen smidigt. På plats i telekontoret, passade redaktörn på att ringa utlandssamtal till kvällstidningen, där sportredaktionen bekräftade att de fått bilden.

Det har minsann hänt en hel del med tekniken under de 40 år som gått, från en hel dags arbete för att få hem en bild, till dagens digital- eller mobilkameror som kan leverera en bild vart som

helst på jorden bara sekunder efter att den knäppts.

För redaktörn blev nästa steg efter Sanremo 1982 att skaffa egen telefotosändare och på resorna plocka med sig utrustning för framkallning och en förstoringsapparat för kopiering. Det blev smidigare, snabbare och billigare – men krävde mycket arbete av redaktörn, arbete som i allmänhet gjordes från redaktörns hotellrum. ●

BILSPORT RALLY&RACING NR 7/2022 UTE 10 NOVEMBER

Som prenumerant får du tidningen tidigare.



FOTO TONY WELAM

LOTTA LUNDQVIST

Under många år var "Lottorna" Lundqvist och Wennberg en mycket framgångsrik rallyduo. Tjejerna radade upp RM- och SM-titlar, i allsköns Opel-bilar.

Nu tävlar MK Rimo-duon för skoj skull, med en potent Manta 400.

Vi hälsade på dem och fick höra många intressanta anekdoter som vi bjuder på i nästa nummer.

FASTA SIDOR | LEDARE • PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS



SÄKRA DITT DATUM 2022!

EMMABODA
FLYGBANA
www.emmabodaflygbana.se



Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER
W

Pipercross

WALBRO

COMETIC
GASKET
www.cometic.com

HOLSET
TURBOCHARGERS

ARP

QUARTER MASTER

SACHS
PERFORMANCE

DEA fast

BOSCH

Motorsports

Grus



Vårt grusdäck
för både proffs
och amatörer.

Mönster och profil
som passar för
hårda underlag och
för sträckor med
både grus och asfalt.

Grusdäcket
som är utvecklat
av proffs för proffs.
Mycket bra prestanda
och livslängd.

A035

A036

A053

ADVAN

Asfalt



Rally asfalt med
uppdaterad stomme
och mönster.

A051

R-däck för
racing och gata.
E-märkt.

A052

Vinter



110/650 R15

150/650 R15

A040S

Nytt däck med
asymmetriskt
mönster.

A057

speedline

Corse



2118

6,0 x 15
7,0 x 15
5,5 x 16

2120

7,0 x 17
8,0 x 18

2128

6,5 x 15